COCHE A LA VISTA!..

AÑO XX - Nº 239
JUNIO DE 1967
PRECIO: $ 80 m/n
EN TODO EL PAIS

LE MANS: PRUEBA DE FUEGO PARA EL ALFA "33"

INVESTIGAN LA MUERTE DE L. BANDINI

LA PEÑA DE LAS PEÑAS

¿G. MOTORS EN FORMULA UNO?

INTERESANTE METODO PARA COMPACTAR UN CIRCUITO

NACE LA... AUTOMANIA

Las revistas de Mauro

AVISO "TUERCA"

(Dedicado a los entendidos y a los que no lo son)

Unicamente los Aros para Pistón Ramco, brindan mayor potencia al motor... ah!... y más economía.

Los Aros para Pistón Ramco son de campeones!

AROS PARA PISTON
RAMCO
"PARA DARLE UNA MANITO"

BOMBA ELECTRICA PARA NAFTA

INDIANAPOLIS

ELEMENTO VITAL PARA SENSACIONALES TRIUNFOS EN AUTOMOVILISMO

6 y 12 Volts

DE CONSTRUCCION "EXTRA – SEGURA"
GARANTIA ILIMITADA.

EXPERIMENTADAS..!
APROBADAS..!
y UTILIZADAS por el Depto. Desarrollo de Vehículos Avanzados de I.K.A. en sus autos TORINO!!

Distribuidores:

RONCHETTI, RAZZETTI y CIA. S.A.

COMERCIAL, INDUSTRIAL, FINANCIERA e INMOBILIARIA

ROSARIO - BUENOS AIRES - CORDOBA - S. M. DE TUCUMAN

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

COCHE A LA VISTA!..

APARECE EL 1º DE CADA MES

LA REVISTA DE AUTOMOVILISMO MAS COMPLETA

Director
LUIS MICELI

REDACCION Y ADMINISTRACION
RODRIGUEZ PEÑA 794
Piso 1º - Ofic. 4 - T. E. 44-2213 y 3341
Horario de Oficina: de 15 a 19 horas

DIRECCION CABLEGRAFICA
COCHE A LA VISTA

REPRESENTANTE EN NUEVA YORK
INTER-AMERICAN NEWS SERVICE
2 West. 46 Street Room 401 - New York

AÑO XX - JUNIO 1967 - Nº 239

NUESTRA PORTADA

Volvemos a referirnos al Alfa Romeo "33", prototipo de 2 litros, motor V8 con motor en popa y cuya prueba de fuego será Le Mans, a disputarse el 10 y 11 de junio, aunque el auspicioso retorno a la pista de la fábrica de Milán se produjo en Bruselas, donde triunfó. En la página 4 de esta edición hallará el lector amplias referencias sobre este modelo y en las siguientes numerosos temas de palpitante actualidad del mundo automovilístico, algunos de cuyos títulos destacamos precisamente en la portada.

MIEMBRO DE LA ASOCIACIÓN DE LA PRENSA TECNICA ARGENTINA (A. P. T. A.)

Tal como lo veíamos frente a los micrófonos, Roberto Horacio Montes constituyó una figura obligada en cualquier tema automovilístico. Su desaparición, inesperada y prematura, causó estupor y a la vez incredulidad.

MONTES, DESGARRON TREMENDO

TAMBIEN Roberto Horacio Montes, como la mayoría de los hombres que dedican su vida al automovilismo, murió en su ley. Con el pensamiento y su dedicación al servicio de una carrera de automóviles, precisamente de Turismo de Carretera, que era su pasión. En una ruta, planificando el trabajo que iba a desarrollar horas después, con el grabador a mano y alguna primicia esperándolo...

Tenía 49 años de edad, madurez ideal para esperarse mucho de su talento. Vivió siempre de buen humor, tanto en la Redacción de esta revista que es parte de él y que reclamó parte de él, como en las audiciones de COCHE A LA VISTA, en diversas emisoras porteñas. Consustanciado desde siempre con Luis Elías Sojit, su lealtad es un signo irreversible que ninguna muerte puede borrar. Casi un cuarto de siglo acompañó al maestro del relato deportivo, incluso en su última incursión por el Viejo Mundo, el año pasado, con motivo del opaco intento de un equipo de fórmula tres en pistas europeas. Vibrante para expresarse, puro en la crítica, amigo siempre y sin rencores después de las asperezas que surgen inevitablemente en el diario trajinar, Montes fue arrebatado hacia lo desconocido mucho antes de lo que el automovilismo deportivo, su hogar, su adorado hijo Marianito, sus compañeros hubieran podido siquiera suponerlo.

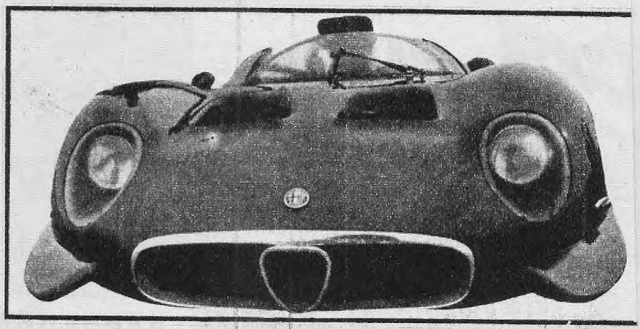
Fue un desgarrón tremendo que sacudió el ámbito periodístico y el ambiente "tuerca". Estupor fue la reacción inmediata. Incredulidad aún... Viajaba hacia Mar del Plata para cumplir su pasión profesional en la competencia del día siguiente, cuando lo sorprendió el sábado 14 del pasado mes de mayo un derrame cerebral. Atendido en el hospital de Chascomús, horas después fue traído a la capital y pese a los esfuerzos de la ciencia, practicados por la máxima autoridad médica en la materia, su Destino ya estaba designado. El domingo 15, a las 18.35 expiró sin haber recuperado el conocimiento. Su nota póstuma quedó para nuestras páginas, donde con reverencia se consigna en esta edición y se refiere a la carrera de Rafaela.

Roberto Horacio Montes recibió sepultura el lunes 16 de mayo a las 16.30 en el panteón del Círculo de la Prensa, en la Chacarita, con el marco de muchos presentes y ausentes que asistieron en espíritu y pensamiento a sus exequias, ya que la competencia de Mar del Plata y la rapidez del luctuoso suceso no permitió que numerosos corredores, auxilios, avisadores, periodistas y gente vinculada al automovilismo y al periodismo en general, llegara a tiempo para la póstuma ceremonia. No obstante, fue una cita que aglutinó conocidas figuras y dolor manifiesto. Despidieron sus restos Luis Martorani por la Asociación Argentina de Volantes, Osvaldo J. Ochoa por los periodistas del interior del país y Víctor Navas Prieto por COCHE A LA VISTA y el periodismo en general. Sus palabras, emocionadas hasta el llanto varonil que no hay razón de ocultar, acompañan al viajero en su insondable primicia. La lucha, aquí, seguirá sobre sus huellas y templada en su ejemplo.

A TODOS, MUCHAS GRACIAS

ANTE los numerosos testimonios de adhesión recibidos en COCHE A LA VISTA! con motivo de la irreparable pérdida sufrida por la inesperada muerte de nuestro Secretario de Redacción, inolvidable compañero Roberto Horacio Montes, debemos valernos de este medio para agradecer las ofrendas florales, telegramas y mensajes de condolencia que hicieron llegar firmas anunciadoras, corredores, instituciones, colegas y amigos; sin olvidar en momento alguno a la Asociación Argentina de Volantes y sus dirigentes, que cedieron espontáneamente su sede para el velatorio de los restos del compañero desaparecido.

A todos, muchas gracias.



LE MANS: PRUEBA DE FUEGO PARA EL ALFA ROMEO "33"

• *La agresividad del Alfa 33 surge en esta toma gráfica. Dicen que funciona a 320 k.p.h. y que su seguridad (según palabras del piloto Zeccoli) es casi absoluta.*

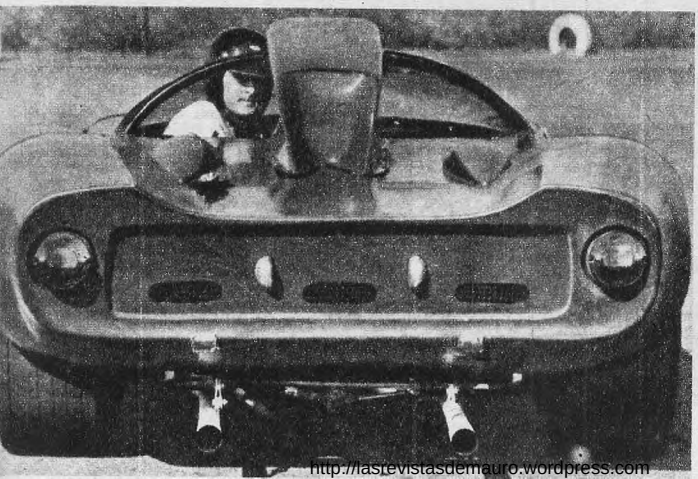
YA hace algún tiempo en nuestras páginas hicimos referencias y adelantamos fotografías relativas a la nueva máquina de carrera que volverá a lanzar Alfa Romeo para la prueba de Le Mans, a disputarse en sus tradicionales 24 Horas los día 10 y 11 de este mes. Se trata de un coche sport, prototipo, con motor a popa de 8 cilindros y ha sido denominado "Tipo 33", que es el número de orden del respectivo diseño realizado en la búsqueda de un aparato capaz de reactualizar el prestigio de la famosa marca, después de tanto tiempo alejada de las competencias hasta su reciente reaparición.

Todo indica que se está ante una moderna joya mecánica que no pondrá a los ejecutivos de Alfa Romeo en la picota de una aventura descabellada en la "prueba de fuego" que significará enfrentarla con el Porsche y la Ferrari Dino, en la clásica competición de Francia. Oportunamente, se realizaron las pruebas, en forma individual y con la presencia en la pista de Balocco, propiedad de la fábrica, del titular de la misma, Luraghi; el administrador Di Nola y todos los técnicos, ingenieros Bardini, Satta y Chiti.

El triunfo obtenido por este aparato al comando de Teodoro Zeccoli en Bruselas, sirvió de aliciente, pero las 24 Horas serán, sin duda, el examen de suficiencia que definirá el porvenir de esta experiencia. El prototipo tiene 2 litros de cilindrada, motor 8 en V, 230 HP a 9.200 r.p.m. y Le Mans rubricará su segunda actuación, después del éxito ya señalado.

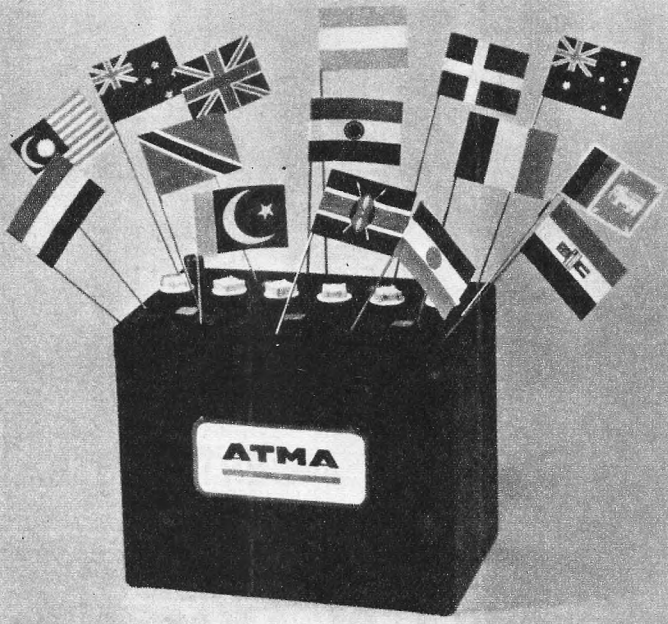
Las líneas del carrozado tienen arrogancia y agresividad, dando la sensación a primera vista de su gran potencia. Se afirma que está en el orden de los 320 kilómetros por hora de velocidad y Zeccoli ha manifestado, después de la prueba realizada en Balocco, que es el auto más veloz que le ha tocado pilotear y además, dijo enfáticamente, **el más seguro.** Si ese alto régimen fuera una realidad, en las 24 Horas de Le Mans el Alfa Romeo deberá comportarse con notoriedad, ya que el antecedente más inmediato, que se remonta al 18/19 de junio del año pasado, consigna para el historial el triunfo del Ford II a cargo de los neocelandeses Bruce McLaren y Chris Amon a una media de 201,795 kilómetros por hora.

El Alfa Romeo "Tipo 33" no ha dado ninguna concesión en lo que se refiere a estética y preparación mecánica. Su carrocería, finamente terminada en material sintético, conjuga sobre la estructura tubular, formada por dos elementos gruesos, unidos por otro transversal. La parte motriz ha sido cuidadosamente equilibrada. Se alimenta a inyección, por el sistema Lucas y refrigera por radiador a agua. La parte eléctrica, acondicionada con 2 bobinas y un distribuidor Bosch. Tiene diferencial autoblocante, caja de 6 velocidades hacia adelante y una hacia atrás, lubricación a presión, con cárter seco y todo, en fin, configura lo ya dicho: una joya lista a concurrir a una fiesta de 24 Horas, como verdadera prueba de fuego.



Así es, en plena curva, el Alfa Romeo "Tipo 33" que, ganador en Bruselas, tendrá la prueba de fuego en las 24 Horas de Le Mans, los días 10 y 11 del corriente mes.

http://lastevistasdemauro.wordpress.com



Se usan en todo el mundo.

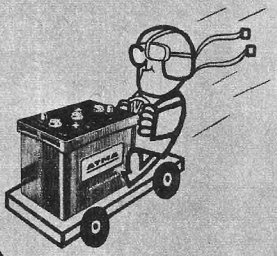
Nada menos que en 17 países de cinco continentes.

Porque la batería ATMA que usted compra en la Argentina, es exactamente la misma famosa batería que The Chloride Electrical Storage Co. de Gran Bretaña, la más importante empresa del mundo en la fabricación de baterías, elabora y distribuye a través de más de 40 fábricas asociadas en 17 países de cinco continentes.

Entre ellos la Argentina, donde ATMA produce, bajo normas y licencia exclusiva de The Chloride Electrical Storage Co. sus baterías ATMA.

Unicas que se cargan en seco, y tienen separadores microporosos, invulnerables a la acción del ácido.

Ventajas exclusivas que solamente una batería de prestigio internacional, como ATMA, pone a su alcance.



SIEMPRE EN MARCHA CON

ATMA *BATERIAS QUE DURAN!*

Acaba de estallar el tanque de nafta de la Ferrari de Bandini, al chocar contra el muro, en la pista de Montecarlo.

INVESTIGAN LA MUERTE DE BANDINI

El accidente que costó la vida a la "esperanza italiana", ha desatado afiebradas polémicas que de alguna manera beneficiarán en el rubro preventivo a las futuras competiciones de tipo "Gran Prix". Lorenzo Bandini, era señalado como posible sucesor de Alberto Ascari, pero perdió la vida en el mismo lugar de Montecarlo donde el fabuloso as italiano hace algunos años tuviera un espectacular vuelco, cayendo al mar y sobreviviendo milagrosamente en esa oportunidad, ya que tiempo después también tronchó su vida un fatal accidente en plena carrera.

La máquina de Lorenzo Bandini, cuando se disputaba el Gran Premio de Mónaco el mes pasado, chocó contra un fardo de contención, cerca del puerto. Cumplía la vuelta 86ª de las 100 estipuladas para el famoso circuito de 3.145 metros. Su Ferrari roja estalló en llamas volcando inmediatamente después contra un poste del alambrado. La barra de seguridad "antivuelco" se quebró y Bandini recibió terribles heridas. Sin embargo, lo que más ha repercutido contra la tradicional carrera de Montecarlo fue el hecho de que el infortunado piloto fue atendido tardíamente, por no contarse con elementos decuados para su auxilio y además, luego de apagarse el fuego recién fue retirado del destartalado auto. Ello habría significado el mayor escollo para salvar su vida en los esfuerzos médicos posteriores.

Autoridades del automovilismo internacional levantaron sus voces de protesta, reclamando sanciones o propugnando soluciones, habiéndose llegado a sugerir, incluso y como ya es costumbre de algunos sectores cuando se producen estas tragedias, la supresión de ese tipo de competencias. Lo menos que ha quedado como saldo, es una exhaustiva investigación sobre el accidente, sus consecuencias y la falta de previsión de los organizadores.

• HOSPITAL RODANTE

Tal vez lo más positivo surgido de entre las "cenizas" del malogrado Bandini, sea la creación de un Hospital Rodante que será estrenado el próximo 6 de setiembre en la carrera de Monza y que se trasladará a todas las pruebas europeas.

Se trata de una sala ambulante, acoplada en un Ford D. 1000, que tendrá 15 metros de longitud y cuyo costo se calcula en el orden de los 50.000 dólares (más de 17 millones de pesos argentinos). Estará equipado con lo más moderno de la ciencia médica y contará, entre otros servicios, con un banco de sangre y archivo con los grupos sanguíneos de los corredores que participan en todos los circuitos europeos. Tendrá un quirófano, un aparato de anestesia y otro para respiración artificial, además de Rayos X y un esterilizador que funcionará con aire caliente, todo alimentado a batería.

El hospital rodante estará comunicado con helicópteros para trasladar hasta el aeropuerto más cercano al herido y allí habrá en todos los casos un jet-ambulancia. Todo será administrado por el Internacional Grand Prix Medycal Service.

• GRAN HISTORIAL

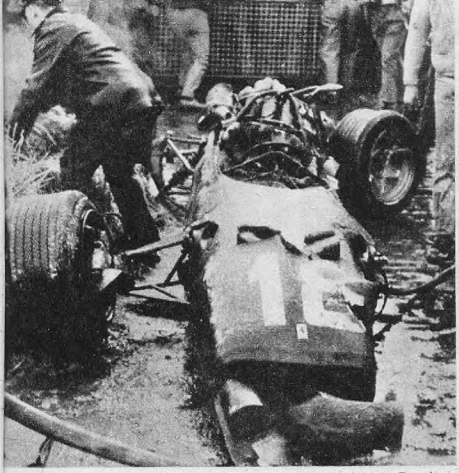
Lorenzo Bandini nació en Barce, Libia, el 21 de diciembre de 1935. Su padre era comerciante en máquinas para la agricultura y murió cuando Bandini estudiaba en Reggiolo, Italia, en la escuela elemental. A los 12 años empezó a trabajar como aprendiz de mecánico y poco tiempo después su pasión por el deporte motor se concretaba en la intervención dominical en carreras de motos, a cuyo efecto alquilaba las máquinas que piloteaba.

Ya en 1952, época de oro de Fangio, Ascari, Farina y Villoresi, decide volcarse al

Nadie podía imaginar la tragedia: Bandini, sonriente, sale del box rumbo a la largada del GP de Mónaco.

Impresionante nota. Bandini va a ser retirado del auto destruido. El fuego fue apagado, pero no muy rápido.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



• *Hierros retorcidos quedan del monoposto de Bandini que fue retirado recién después de apagarse el fuego.*

automovilismo. Por entonces vivía en Milán y comenzó a participar en pruebas de la fórmula "Juniors", sobresaliendo inmediatamente como un "fuera de serie". Entre sus más destacadas intervenciones se anotan las siguientes: 1957, 1º en la categoría Turismo en las 1.000 Millas de Italia; 1960, 3º con Stanguellini en la Copa Vandeblit, en Nueva York; 15 de agosto de 1961, 1º con Scarfiotti en el GP de Pescara, con Ferrari, en la última prueba del Campeonato Mundial de Marcas. Antes, el 3 de abril de ese año, había debutado en fórmula 1 con Maseratti en el GP de Pau, ubicándose consagratoriamente en el tercer lugar.

En fórmula 1 solamente resultó ganador absoluto, con Ferrari, el 23 de agosto de 1964 en el GP de Austria, pero en Sport y Prototipos, venció después de Pescara en 1961, en Pergusa (1962) a 207,705 k.p.h. de media; Le Mans en 1963 a 190,061 k.p.h.; ese mismo año en Auvergne y Brands Hatch; 1965 en la Targa Florido y GP de Roma y este año el 6 de febrero, en las 24 Horas de Daytona y el 25 de abril en los 1.000 Kilómetros de Monza.

Figuró entre los tres primeros en numerosas competencias en fórmula 1, 2, Sport Prototipo y Sport-Prototipo.

Murió el 10 del mes pasado como culminación del terrible accidente sufrido en el GP de Mónaco, circuito de Montecarlo, el día 10, es decir, 9 días antes. En 1963 había contraído enlace con Margarita Freddi, hija del dueño de un garage de Milán. Dedicaba su tiempo libre en tareas agropecuarias en una hacienda que adquirió en la provincia de Romana, Italia.

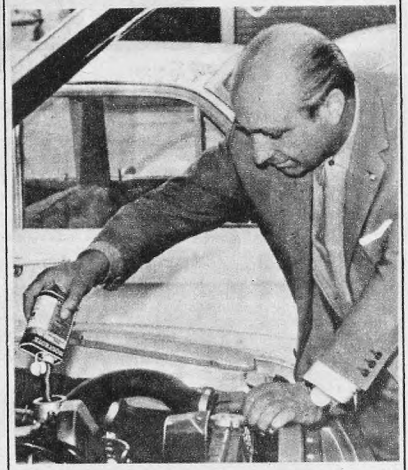
Su único anterior accidente había sido en 1957, en "Junior", sin consecuencias graves. Se lo consideraba un piloto de prudente cerebración.

• *Retiran el cuerpo inerte de Bandini. La ciencia no pudo salvarlo y enconadas polémicas debaten el caso*

¡COMPROBADO!

MOLYKOTE®

PROLONGA LA VIDA DEL MOTOR



MOLYKOTE®

Un producto de
DOW CORNING CORPORATION MICHIGAN U.S.A.
Paseo Colón 315 - Bs. As.

DOW CORNING

Carlos Zatuszek "El Alemán". - *Angel Garabato "Patasanta".* - *Oscar A. Gálvez "El Aguilucho"* - *E. Karstulovic: "El Cóndor de los Andes"*

NACE LA... AUTOMANIA

Una nota de MICHEL RICHARD

LOS ambientes deportivos y artísticos han sido campo propicio y constante para que, compuestos personajes sean motejados en forma irónica o humorística. O insignificantes ciudadanos, ungidos con nombres rimbombantes que les permiten adquirir una fama que jamás hubieran soñado. Por aquello de "la etiqueta da categoría al productor"...

Si nos metemos en la historia y en los tiempos nos vamos a dar cuenta que esto pasó siempre. Tal hace que la mente humana se motorice y esté siempre atenta a crear palabras o "dichos" con los cuales dar equilibrada versión a una emoción, un "hubby" o una persona más o menos famosa. O, a punto de serlo.

Aquí tenemos el caso de mil viejos líderes populares que como "El Lechero", ejemplo, fue el primer tipo famoso de la calle Corrientes... cuando era un zanjón enorme mucho antes de verse en ella la primera vela de sebo, iluminándola... Más tarde fue "El Negro Raúl", de atrevido porte y conspicua alternación entre la mejor gente de sociedad... y de suciedad. Y la sonrisa grandota de "El Morocho del Abasto" no era menos imponente que el rostro mítico y pétreo de "El Cachafaz", que pisaba contando las baldosas de la rúa estrecha y polisonora de entonces. Cuando todavía el mayor ruido estaba a cargo de los verdes Lacroze.

En deporte la cosa es más profunda. Los motes son "más sanguinarios" aún. Y al lado de un campeón no faltará nunca la palabra cruda (que muchas veces es grosera y ramplona). Por eso llamar "pincha-ratas" o "funebrero" a un parcial de cierto equipo es igual que decirles "sabaleros" o "millonarios". Lindo nombre el de Firpo "El Toro Salvaje de las Pampas". Algunos dicen que fue inspiración porteña (Carlos de la Púa?... Last Reason?... el gordo Billy Kerosene?... Chantecler?... Dinty Moore?). Otros que se ideó en Nueva York para entusiasmar al enjuto Tex Richard (Pancho Rosquellas?... Macoco de Alzaga?... Alberto Zorrilla?).

• TAMBIEN EN EL AUTOMOVILISMO

Lindo también se llamó a Justo Suárez (El Torito) y como era de Mataderos, ahí le quedó nombre y barrio. Al ciclista Zampiechiatti le llamaron "Gomina"; a Zatuszek (El Alemán); Angel Garabatto se accidentó y caminaba mal (Patasanta...). El "bruto" mote de "cabezón" González es otro para el olvido. Oscar Gálvez tiene un lindo "alias", "El Aguilucho", tan hermoso como el de Kartulo (El Cóndor de los Andes). Importado pero inolvidable: Frank Varey (El Diablo Rojo)... que había tenido antes el itálico Piero Bordino que conocimos en unas "picadas" a fondo unos 14 años antes de ver a Varey del brazo de Mister Hunting en la troupe del "speedway", en Huracán.

Hay épocas en que la gente es más agresiva y menos elegante. Entonces cae sobre los ídolos populares o los personajes pintorescos la andanada grosera que nadie, ni la proyectiva y casi sabia Ley 11.723 puede proteger. Claro que ha habido siempre un desapego. Mas, todo tiene un porqué y es pasible de alternativa judicial, si UNO NO QUIERE QUE SE LO LLAME CON EL NOMBRE QUE NO TIENE (lógico!!).

Por eso... bienvenido un nombre elegante para el automovilismo!!! cuando alguien, fatigado de oír la sandez de llamar "hinchra". (Hinchador, más que cinchador)... "grasa" (por metido entre hierros) ... o "faná" (por fanático) y aún el injustificado *TUERCA* tan de moda y tan inconsistente (antes había existido el "rosce"... "roscador", etc.), sale a la lid con el hermoso.

..AUTOMANIA o la manía por el automovilismo de todo tipo. La manía elegante en una palabra exacta para que el "hincha?" (hinchador... cinchado sea llamado *automaniaco.*

Y en esta forma, crea un "dicho" que no solamente quede entre fronteras, sino que gane la batalla de la popularidad internacional y lleve un SELLO ARGENTINO!!!

Quedamos, pues, incorporados a esta palabra que es actitud elegante de un viejo periodista y escritor: AUTOMANIA y AUTOMANIACO... para todo el mundo!!!

Hace 21 años exactamente, el gran dis-jockey chileno Raúl Matas, que pasaba discos en Radio Minería de Stgo. de Chile percibió un día la MANIA candorosa de la gente de "pedir sus títulos predilectos" (aquí decimos, erróneamente: FAVORITOS). Entonces encontró que la manía por el disco era. DISCOMANIA. Y nació su programa, el más difundido en el mundo de habla hispana en todas las épocas y... persistentemente. Llevado a ediciones de radio, TV, impresas, espera ahora sello de marca, en tanto que su registro internacional en Suiza lo hace invulnerable y exclusivo del gran colega que mostró así ser capaz de incorporar un nuevo nombre a la verba popular.

Mucho antes M. Tato (Néstor) nos electrizaba cada día al través de las radios: *"Buenos noches, queridos cinemaniacos!* decía con su voz quebrada y temida. Y nos regalaba críticas que escandalizaban y servían para un tableteo incansable de pelitos y rencores, de lo que él gozaba plenamente, porque se sentía dueño de su ciudadela invulnerable.

Finalmente no hace muchos años, Hugo Guerrero Marthineitz (guerrero a punto de perder todas las batallas y espacios de radio, TV y ediciones donde actúa, cosa que no es nueva ni será definitiva)... basándose en estos dos genios creadores "inventó" lo de TANGOMANIA... para los tangueros. Y como lo decía bien, "metió" la palabra, por elegante y por definitoria.

Por eso, desde hoy... AUTOMANIA... automaniaco quedan incorporadas al Diccionario... Coche a la Vista!!!

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

VAYA A LO SEGURO...

Y LO SEGURO ES LA LINEA COMPLETA DE

FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENOS

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

Con seguridad, usted ya usa Flúido para Frenos **Wagner Lockheed.** ¡Ha elegido muy bien!

Sea igualmente exigente en materia de repuestos para sus frenos. Opte por **Wagner Lockheed** y tendrá protección integral.

Vaya a lo seguro: pare su vehículo donde tengan la línea completa **Wagner Lockheed.** Son los repuestos que su seguridad exige y que sus frenos necesitan.

FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENOS WAGNER LOCKHEED

Fabricados por **FARLOC ARGENTINA S. A.**, en sus establecimientos de José León Suárez, Prov. de Bs. As., bajo licencia exclusiva y contralor técnico de **Wagner Electric Corporation, U. S. A.**

A - 10

GUIATTI Y USO

LA CARRERA NORTEÑA EMPAREJO POSICIONES

► por SEBASTIAN VARELA

De acuerdo con lo previsto, la vuelta al Noroeste, a pesar de contar con menor puntaje que el originariamente fijado —se redujo a dos etapas— sirvió de verdadera revancha para algunos hombres que se encontraban desplazados en sus respectivas categorías. Así tenemos que solamente Rogelio Scaramella en la clase menor, mantiene relativamente amplia ventaja, en tanto que en las dos mayores: "E" y "F", merced a sus respectivos triunfos, Italo Maresio y Ernesto San tamarina se han acercado a Ricardo Carranza y "Larry", quienes continúan encabezando sus series. En la clase "B", Bonamicci, segundo en la prueba norteña, amplió algo su ventaja, ahora sobre Ruesch, su vencedor y en la "C" —la cenicienta del puntaje— Visintini y Gonella, con su actuación en Tucumán pasaron a los dos lugares de privilegio.

En Turismo de Carretera, con sólo dos carreras disputadas en mayo, estamos justamente en la tercera parte del certamen. Es de destacar la extraordinaria labor de la marca "de moda" —Torino— en ambas pruebas, ya que sobre 38 puntos en juego, se llevaron sus hombres 36. Los dos triunfos de Eduardo Copello le han dado al sanjuanino veinte unidades de ventaja sobre Eduardo Casá a quien acosa ahora Gradassi, en tanto que Oscar Cabalén quedó desplazado al cuarto puesto.

En el orden mundial, la victoria del neocelandés Dennis Hulme en la accidentada competencia de Montecarlo ha llevado al liderazgo del máximo evento, con un punto de ventaja sobre el mejicano Pedro Rodríguez. Durante este mes de junio, tendremos dos carreras —Holanda y Bélgica— en las que posiblemente se aclare el panorama. La lucha de marcas, en las pruebas para las categorías sport y "prototipos" (trofeo de constructores) señala este año el repunte de las casas europeas, fundamentalmente Porsche y Ferrari, que en la temporada anterior se vieran "barridas" por los poderosos Ford.

Damos a continuación las posiciones de los certámenes nacionales del 27|5 y mundiales oficiales al 16|5.

• TURISMO DE CARRETERA

	Pts.
1º E. Copello	48
2º E. Casá	28
3º H. L. Gradassi	26
4º O. Cabalén ...	22
5º G. Perkins	10
6º A. T. Rienzi ..	9
7º R. O. Rodríguez	7
8º A. Sogoló	6
8º J. Ternengo ..	6
10º E. Matías	4
11º M. Calamante .	3
11º N. Polinori ...	3
13º R. Bonanno ..	1
13º C. Malnatti ...	1
13º C. Menditeguy	1
16º R. Peduzzi	0,50

• TURISMO ANEXO "J"

Clase "A"
(hasta 700 cc.)

1º R. Scaramella .	40
2º S. Toraño	18
3º J. Verdini	14
4º R. Villaverde .	12
5º M. Craztzman .	9,50
6º B. Bornancini .	8
7º H. Estebánez .	7
8º J. C. Gallo ...	6
9º "Espartaco" ..	3
9º E. Catalano ...	3
9º "Klear"	3
12º C. Ferrea	2
13º R. Becco	1
13º A. Petrabisi ..	1
13º G. Ventura ...	1
13º "Perry Mason"	1
17º C. Costes	0,50

Clase "B"
(701 a 850 cc.)

1º D. Bonamicci .	37
2º C. Ruesch	27
3º E. Parisi	23,50
4º A. Monguzzi ..	12
5º A. Fumuso	7
6º E. Santacoloma	6
6º "Epsilon"	6
6º A. L. Depego ..	6
9º H. P. Rinaldi .	2
9º A. Meniutta ..	2
9º J. Albizu	2
12º E. Durán Lami	1
12º A. Fantabussi .	1
12º O. Antelo	1
15º J. Montero ...	0,50

Clase "C"
(851 a 1100 cc.)

1º R. Visintini ..	18
2º D. Gonella ...	12
3º H. Gastien	9
4º J. Quehelle ...	6
4º E. Molina	6
6º B. Carricat ..	3
7º A. Novillo	2
8º J. Gini	1
8º J. Torres	1
10º D. Mendia ...	0,50

Clase "E"
(1301 a 1600 cc.)

1º R. Carranza ..	21
2º I. Maresio	18
3º A. Marín	14
4º C. Reutemann .	12
5º E. Rodríguez Canedo	9
5º R. Pachelo ..	9
7º G. Kan	7
8º T. Riva	6
8º H. Maneglia ..	6
8º R. Pedelaborde	6
11º F. Arana	5
12º M. Estebanez ..	3,50
13º O. Franco	3
13º D. Arnold	3
13º J. Ahumada ..	3
16º S. Romeo	2,50
17º C. Najurieta ..	2
17º R. Sanson	2
19º E. Boyadjian .	1
19º C. Pascualini .	1
19º H. Alberini ..	1
19º O. García	1
19º N. Giribone ..	1
24º A. Fernández .	0,50
24º J. Santoro	0,50
24º E. Giordano ...	0,50

Clase "F"
(más de 1600 cc.)

1º "Larry"	21,50
2º E. Santamarina	18
3º N. Castañon ..	16
4º A. Médici	12
5º J. Migliore ...	9,50
6º M. Boubee	7
7º A. Turturro ...	3,50
8º R. Caldara ...	2,50
9º D. Callejón ...	2
10º R. Olguin	1
10º J. Spatocco ...	1
10º A. Gandini ...	1
10º O. Juchet	1
14º "Calguen"	0,50

• MECANICA NACIONAL

Fórmula 1

1º O. Almeida ...	14
2º D. Di Santo ..	8
3º O. Sotro	6
4º D. Favre	4
4º T. Crespi	4
6º R. Kuriger ..	3
6º N. Pascuali ...	3
6º R. Requejo	3
9º J. Bravi	2
10º V. Risatti	1

Fórmula 4

1º C. A. Ragno ..	6
2º "Klear"	4
3º J. Luzzi	2
4º O. Grigolo	1
4º J. Kissling	1

• SPORT

1º C. Rivero	7
2º C. Ballbe	4
3º R. Rubarth ...	2
4º E. Boschi	1

• FOMENTO

Zona "A"

1º A. Coronel ...	40
2º O. Ortensi ...	20
3º A. Thomas ...	14
4º J. Cabrera ...	10
5º M. Garabato .	6
6º O. Argaña	4
7º R. Belesia	2
7º A. Hernández	2
7º V. Molina	2
7º A. Camicia ...	2
7º L. González ..	2

Zona "B"

1º A. Coronel ...	12
2º F. Salgado	4
2º A. Thomas ...	4
4º H. Camicia	2
4º H. Ilacqua	2
6º J. Cabrera ...	1
6º P. Delrieux ..	1

• REGULARIDAD

Campeonato Porteño

1º A. Junqueras - R. Buzzeo	391
2º F. Cortes - J. Ailan	370
3º H. Mazzioti - D. Bassi	353
4º J. Salguero - L. Carballo	274
5º R. Ferrari - J. Lema	267
6º G. Cabana - N.	

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

	Pts.
Furlan	254
7º R. Villaltella - M. Milazzo	250
8º P. Crespo - J. Abbiati	230
9º R. Ripolito - A. de Ripolito	209
10º T. Cabo - O. Campos	184

Campeonato Rosarino

Primera categoría

1º J. J. Ricci - A. Deambroggio	71,60
2º A. Wili S. B. de Wili	66,40
3º R. Mosquera - E. Rosales	66,20
4º M. Costa - M. de Costa	62,40
5º D. Vittone - M. N. de Vittone	47,80

Segunda categoría

1º "Los Fueguinos"	80
2º J. Blando - A. Blando	61,40

Novicios y debutantes

1º C. W. Merillas - C. Clapera	74,80
2º R. Mignacco - A. Ruiz	66,80

POR EUROPA Y EL MUNDO

• MUNDIAL DE CONDUCTORES

Fórmula 1

	Pts.
1º Dennis Hulme (neocelandés)	12
2º Pedro Rodríguez (mejicano)	11
3º John Love (rodesiano)	6
3º Graham Hill (británico)	6
5º John Surtess (británico)	4
5º Cris Amon (británico)	4
7º Bruce Mc. Laren (neocelandés)	3
8º Bob Anderson (británico)	2
9º Jack Brabham (australiano)	1
9º Mike Spence (británico)	1

• SPORT

División II (1300 a 2000 cc.)

1º Porsche	40
2º MG	12
3º Alfa Romeo	9
4º Volvo	6

División III (más de 2000 cc.)

1º Ford	45
2º Austin Healey	6
3º Ferrari	4

• TROFEO DE CONSTRUCTORES

División I (sin límite de cilindrada)

1º Porsche	26
2º Ferrari	25
3º Ford	14
4º Ford-Mirage	9
5º Lola-Chevrolet	3

División II (hasta 2000 cc.)

1º Porsche	45
2º Ferrari	3

• CAMPEONATOS EUROPEOS

Fórmula 2

1º A. Rees	19
2º J. Ickx	13
3º P. Courage	10
4º F. Gardner	6
4º H. Hahne	6
6º R. Widdows	3
6º C. Irwin	3
8º P. Robinson	2
8º G. Mitter	2

Campeonatos Europeos de Rallye

Grupo I

(Turismo de Serie)

1º L. Nasenius	32
2º F. Genta	29
3º D. Lambart	23
3º H. Vogt	23

Grupo 2 (Turismo)

1º R. Aaltonen	18
1º H. Liddon	18
3º J. F. Piot	17

Grupo 3 (Gran Turismo)

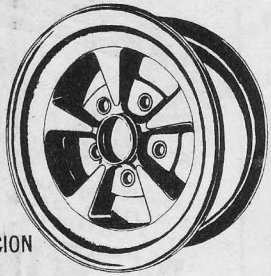
1º V. Elford	41
1º D. Stone	41
3º J. F. Hanrioud	22
3º J. C. Peray	22

RUEDAS DE MAGNESIO

PARA TODO AUTOMOVIL

DESDE 5,5" HASTA 11" DE ANCHO

DEPORTIVAS Y DE COMPETICION



CENTRO AUTODEPORTIVO

VICENTE FORMISANO S.A.

AZOPARDO 1294 esq. Cochabamba - Tel. 33-9792

NUEVO TITULAR EN LA COMISION DE CARRERAS

Los Cambios Confirmaron Nuestra Primicia

Se confirmó ampliamente nuestra primicia del número anterior: hubo cambios en la constitución de la Comisión Asesora de Carreras del Automóvil Club Argentino, retirándose su titular, escribano Ghezzi y supliéndolo el capitán Gianelli. Decíamos en aquella oportunidad que era de esperar que presidiera el cuerpo alguna figura conocedora del automovilismo deportivo. En ello no ha habido sorpresas, ya que Gianelli está vinculado desde hace tiempo a este quehacer y conoce sus secretos al dedillo.

El anuncio fue realizado durante una conferencia de prensa que presidió el titular del A.C.A. doctor César C. Carman, quien comenzó por expresar su agradecimiento por la presencia de los representantes de los distintos órganos de prensa, destacando la contribución que sus informaciones y sus opiniones significan para la Entidad que preside.

Dijo luego que ante el pedido formulado por el ex presidente de la Comisión Asesora de Carreras, escribano Enrique Ghezzi en el sentido de dedicarse a otras tareas en el seno de la institución, por razones privadas "Ustedes saben cómo absorbe Carreras", se resolvió constituir la nueva Comisión de la siguiente manera: presidente: Capitán de Navío (R.) Ing. Luis María Gianelli; vocales: Sres. Alberto Asad, Enrique González Vidal, Alberto Lee, Rafael Sierra y Andrés Diego Weil.

—Estimo que el Capitán Gianelli —dijo el doctor Carman— por ser un viejo conocido de todos ustedes, no necesita ser presentado. Y en él he delegado la misión de ponerlos en contacto con quienes habrán de tener a su cargo una tarea específica tan importante. Solo quiero señalar que entre los hombres elegidos se ha buscado conciliar la experiencia y la juventud, la capacidad organizativa y la vocación técnica. La necesaria síntesis que se habrá de producir en su convivencia, significará un fecundo presente y un promisorio futuro para el automovilismo deportivo argentino.

Terminó diciendo el doctor Carman que la posición del Club ha sido fijada de acuerdo a los términos que fueron de público conocimiento en la reunión de prensa celebrada en el mes de diciembre de 1966 y en ocasión de la inauguración de la Escuela de Mecánica del A.C.A. el 10 de abril próximo pasado.

De inmediato el nuevo titular de la Comisión Asesora de Carreras, Capitán de Navío (R.) Ing. Luis M. Gianelli, agradeció a la Comisión Directiva la confianza dispensada al concederle el honor de presidir esa comisión "considerando que va a ser muy difícil superar al Escribano Ghezzi, mi antecesor en la tarea, aunque pondré todo mi empeño y todo mi entusiasmo para que el resultado de esta gestión esté a tono con las prescripciones estatutarias, así como también con los precedentes que han caracterizado al ACA en la actividad automovilística argentina".

Presentó luego a sus colaboradores, anunciando que se irán sumando otros esfuerzos en la medida que lo exijan las circunstancias y agradeció por anticipado "la colaboración del periodismo, que podrá tener la más absoluta seguridad que se sabrá tener muy en cuenta todo cuanto constituya un aporte crítico de la prensa, en el convencimiento que esa labor de conjunto tendrá un solo destinatario: este deporte que concita nuestra pasión y nuestros desvelos".

• *En primer plano Ghezzi (saliente) y atrás Gianelli (entrante.) En el medio, Rivarola de la CDA ¿Seguirá?*

• *Aquí reproducimos la página 12 de nuestro número anterior, cuya primicia ha resultado confirmada.*

¿NUEVOS ELENCOS PARA LA COMISION DE CARRERAS DEL A.C.A. Y LA C.D.A.?

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Cambiar por este para que nada cambie

Las grandes fábricas de automotores aseguran el funcionamiento del motor colocándo la experimentada calidad de Perfect Circle en 9 de cada 10 unidades nuevas que lanzan al parque automotriz argentino. Los mecánicos, que ven al motor por dentro, saben que solo volviendo a colocar aros de pistón Perfect Circle, donde ya estaban lograrán la recuperación integral de un motor que vivió muchos kilómetros porque nació con Perfect Circle.

Aros de Pistón

PERFECT CIRCLE

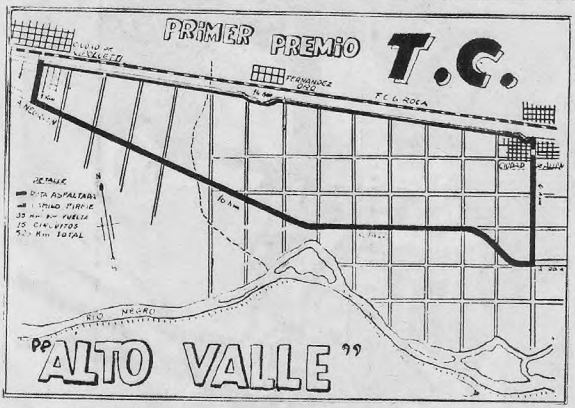
FABRICADOS POR E. DANERI I. C. S. A.

LICENCIADA DE LA DIV. PERFECT CIRCLE DE DANA CORPORATION - U. S. A.

• *Obsérvese la máquina de Heraldo Gilli en plena curva, en el circuito de Allen: sin tierra. El peralte, acondicionado, es perfecto.*

INTERESANTE METODO PARA COMPACTAR UN CIRCUITO

LOS aficionados recordarán que, en ocasión de disputarse el "Primer Premio Alto Valle", competencia de T.C. que organizara el "Allen Auto Moto Club", todo el mundo se hizo lenguas de las condiciones en que se presentó el tramo de tierra por el que los coches transitaron a toda marcha sin problemas y sin levantar polvo a su paso. Pues bien, merced a la gentileza de la citada institución rionegrina y con el objeto de ponerlo en conocimiento de nuestros lectores, como así de los directivos de instituciones organizadores de carreras automovilísticas o motociclísticas, informaremos detalladamente acerca del método y elementos utilizados para el logro de un resultado como el que concretó la gente de Allen.



• *El plano muestra el trazado del circuito de Allen, cuya preparación revelamos en esta nota. La recta (Allen-Cipolletti), es tierra muy bien trabajada.*

En principio, el método de mejoramiento y compactación del tramo de tierra se efectuó con cloruro de calcio y en esta forma:

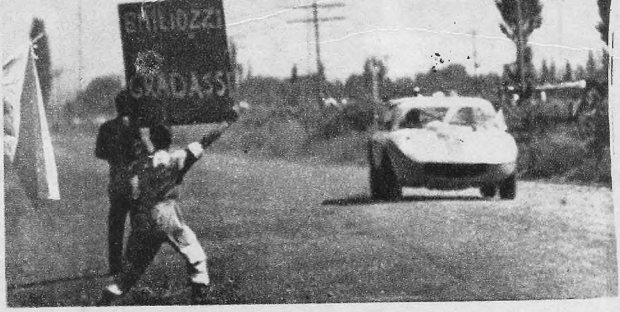
Primeramente se pasa por el tramo de tierra que se desea compactar una máquina motoniveladora para efectuar una "peinada" del camino, o sea, pasar la cuchilla a ras de tierra para dejar el piso debidamente liso, parejo, libre de "agujeros", pozos o baches.

La segunda operación consiste en pasar regadores que posean bombas expulsoras con su correspondiente flor, los que regarán con agua el tramo preparado, haciéndolo a marcha moderada, que puede ser en tercera.

Una vez que el caminó esté oreado, es decir que no se halle completamente mojado sino húmedo, se llenarán los tanques regadores con cloruro de calcio li-

TALLER DE REPARACIONES - BULNES 2085 - T. E. 83-4875

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



• *Allí va el Torino de Copello y no levanta nada de polvo. Parece un camino asfaltado, pero es tierra*

quido únicamente, sin agregarle agua, procediéndose a regar la parte afectada bajo una marcha más lenta, calculando que 10.000 litros de cloruro de calcio alcancen a cubrir 1 kilómetro.

Se mantendrá luego hasta el día de la carrera, una humedad constante en base a riegos diarios, con agua solamente que, en lugares de altas temperaturas, es aconsejable efectuarlos de noche. En zonas en que la humedad es constante, el riego deberá ser en menor escala por cuanto si se le agrega demasiada agua el camino quedará muy húmedo y resbaladizo.

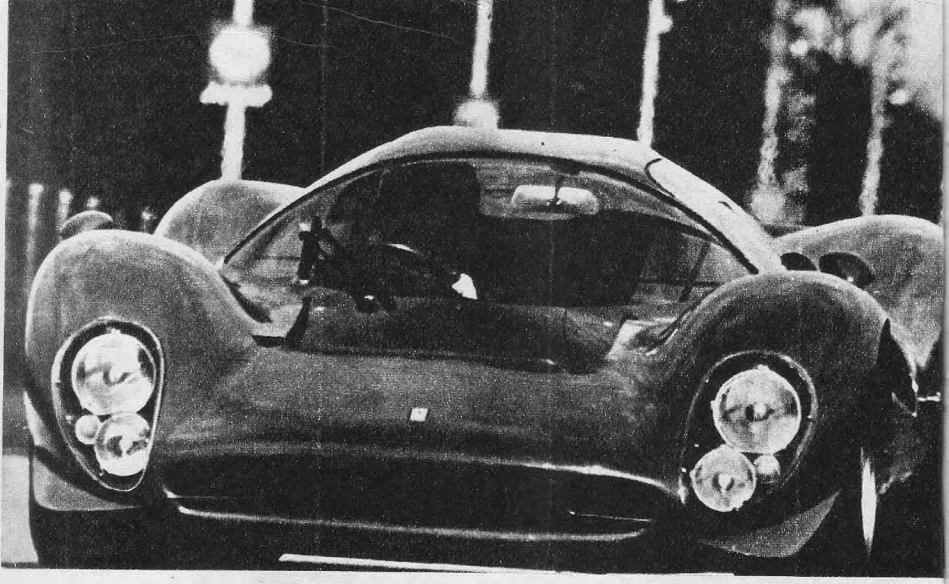
Horas antes de la competencia se comprobará el estado de humedad; si se nota que la misma desaparece rápidamente se volverá a regar, con agua nada más, hasta que se observe una firme compactación del terreno.

Aclara el club rionegrino que el procedimiento antedicho se ha realizado en un tramo de 14 Km. por donde los corredores debieron pasar 15 veces y sobre ripio y tierra salitrosa, por lo que se deberá tener muy en cuenta las oportunidades en que los coches recorrerán el tramo que se desee afectar a su compactación y la consistencia del terreno pues si el mismo se recorre en tres o cuatro oportunidades, el porcentaje de riego con cloruro de calcio deberá disminuirse considerando que podría calcularse 5.000 litros por kilómetro.

• *Salta la máquina de Cacho Matías sin huella, sin piedras, sin rastro alguno. El ejemplo debe ser imitado por los organizadores.*

SU COCHE
LAS NECESITA

USTED
LAS MERECE



• *Así es la nueva Ferrari 330/P4, de líneas agresivas y capaz de desarrollar gran velocidad. Sucede a la 330/P3: hay poca diferencia, pero que son muy importantes.*

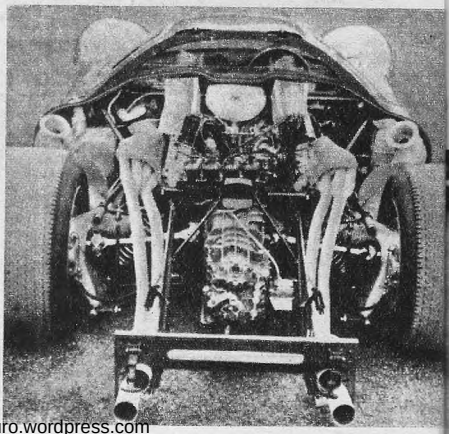
LA ESPECTACULAR FERRARI MODELO 330/P4

PRESTIGIADA por su gran victoria en las últimas 24 Horas de Daytona y Mil Kilómetros de Monza, la Ferrari 330/P4, se ha caracterizado por ser uno de los coches sport más veloces. Sucede al 330/P3, modelo del año 1966 y sus modificaciones respecto de éste no son muy grandes aunque se lo considera de mayor docilidad y más rápido que aquél.

El motor del 330/P4 es un V.12 de 4.000 cc. que, con una compresión de 11:1 brinda nada menos que 450 HP. Pesa la máquina en vacío 792 kilogramos y en línea de partida 1.050 Kg., de allí que su relación peso-potencia oscila, según si los tanques de nafta están llenos o vacíos, entre 1,76 y 2,3 kilogramos por HP.

El P3 no lo tenía pero el P4 sí. En su motor hay 3 válvulas por cilindro: dos de admisión y una de escape. Esa disposición se ha adoptado para lograr un mejor llenado sin complicaciones mecánicas como pudiera resultar de adoptarse dos válvulas de escape. Es un recurso para conseguir una eficiencia volumétrica mejor sin tener que afrontar el riesgo adicional de 12 válvulas de escape. En una palabra, el motor de 12 cilindros tiene 24 válculas de admisión y 12 de escape.

También se lo mejoró con relación al modelo anterior con ligeros retoques en la carrocería. La del P4 es un poco más alta y más ancha, poseyendo refuerzos en el bastidor. La aerodinamia de sus líneas le permite a esta máquina alcanzar una velocidad de 320 k.p.h. aproximadamente, es decir, unos 100 metros por segundo.



• *El grupo propulsor, visto de atrás, muestra la caja y los caños de escape. También se nota la inclinación de los palieres, signo de suspensión independiente.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

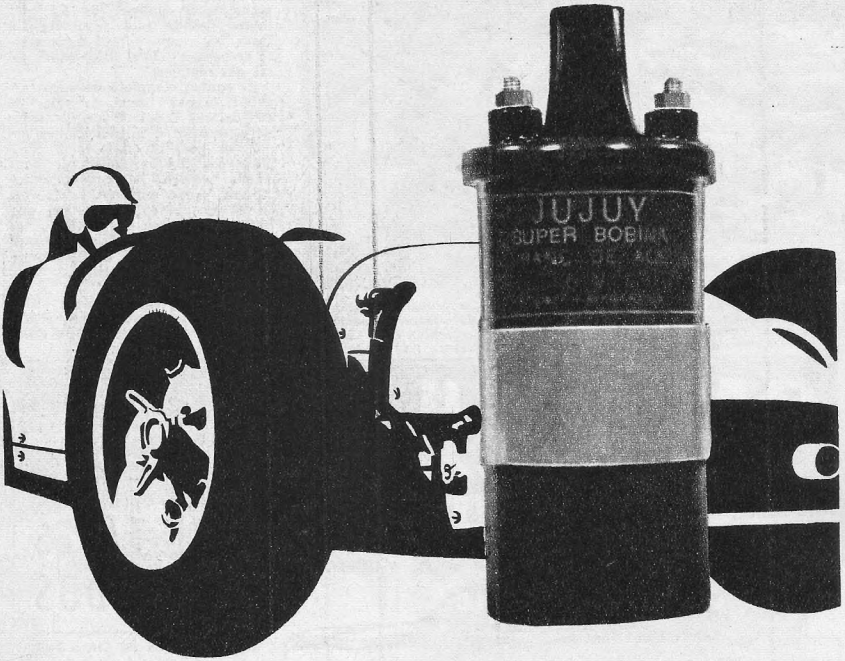
LO MEJOR PARA SU AUTOMOVIL!

BOBINAS DE CALIDAD...

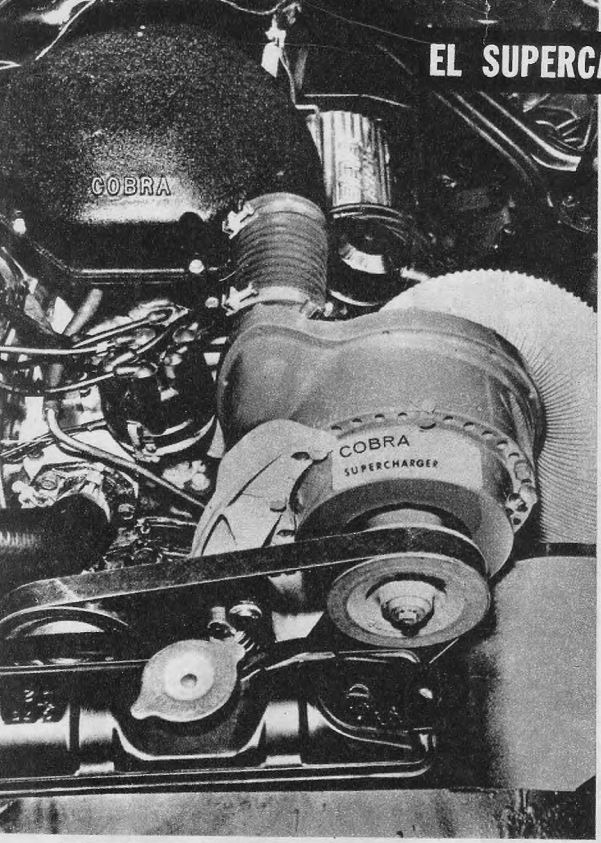
Cualidades necesarias de una bobina técnicamente perfecta:

- Chispa de alta tensión con mínimo consumo de corriente que asegura una larga vida a sus platinos.
- Tensión secundaria potentísima que garantiza un arranque perfecto aunque su batería no esté en condiciones normales.
- Calentamiento limitado contribuyendo a una óptima conservación de los materiales aislantes utilizados.
- Impregnación final con equipos de alto vacío, que aseguran valores de aislación interior no alcanzable con métodos inadecuados.
- Control final de producción que asegura una amplia garantía.

JUJUY



EL SUPERCARGADOR "COBRA"



• *Ya montado en un motor de Ford, se observa en primerísimo plano el supercargador a que se refiere la nota y que acrecienta en mucho la potencia original de aquél. Sus características le presentan como llamado a tener gran aceptación entre los usuarios que deseen más rendimiento.*

LA Shelby American anuncia la aparición de un nuevo supercargador "Cobra" que será instalado en los motores Ford 289 C.I.D.

Luego de intensos "tests" y rediseños en el supercargador "Paxton", Shelby American ha creado un producto superior de larga vida y alto rendimiento. Los productos "Paxton" han interrumpido su línea de supercargadores para motores Ford y Shelby American es ahora única proveedora de supercargadores para los motores Mustang, Falcon, Fairland y Ford en general.

Está comprobado que la supercarga es el método económico en el desarrollo de potencia del motor. El moderno equipo de Supercargador "Cobra" opera a cinco libras de potencia y desarrolla HP del motor Ford 289 C.I.D. el 46 %.

Tests en dinamómetros realizados sobre estos motores Ford de altas performances, con cuatro gargantas de gran rendimiento, cañería múltiple de entrada y equipo supercargador, han demostrado que actualmente rinden 388 HP. Un motor usando este supercargador logra 500 r.p.m. y provee excelente trabajo a través del alcance total del régimen.

El equipo completo de supercargador "Cobra" tiene un valor de 435 dólares U.S.A. e incluye todos los accesorios e introducciones necesarias para su instalación completa. La Shelby American también ofrecerá el supercargador "Cobra" como opcional de fábrica en el modelo GT - 350 del año 1967. Quinientas instalaciones se están haciendo en los establecimientos citados, en el Estado de Los Angeles, en los Estados Unidos.

Este equipo supercargador "Cobra" también puede ser comprado a los agentes autorizados de Ford Motor Company.

CASA JULIO
de R. JULIO LEVIS
IMPORTADOR
COLOCACION Y VENTA DE CRISTALES DE SEGURIDAD
COLISAS Y PERFILES DE GOMA
PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES
AHORA EN SU
UNICA DIRECCION
BONPLAND 1441/43 • Tel. 772-5645 y 771-4294 • Bs. Aires
ESPECIALIDAD EN
CRISTALES
CURVADOS
Representantes en Cinco Saltos
RIO NEGRO
LA UNION • San Martín 257

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

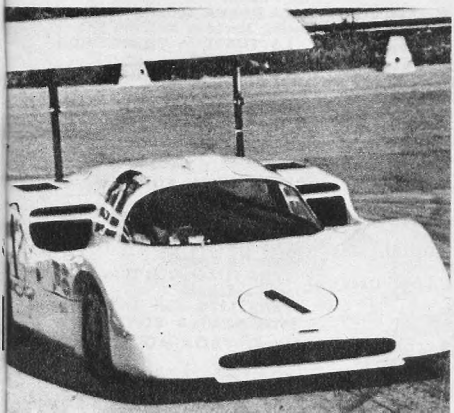
Jack Brabham, campeón del mundo de fórmula 1, pilotearía un Brabham-Buick GM en esta temporada.

¿G. MOTORS EN FORMULA UNO?

TAL como se informó ampliamente en ediciones anteriores, desde que Ford ingresó a las competencias mundiales de automovilismo, se observó igual interés en General Motors. Tanto que después del éxito del Chaparral se afirma que este año se lanzará a la conquista de la categoría de mayor promoción, es decir, la fórmula 1.

Pero lo más llamativo de la versión, es que el piloto será nada más y nada menos que el campeonísimo mundial, el australiano Jack Brabham, quien en lugar de un Brabham-Repco, pilotearía un Brabahm-Buick de la GM, reacondicionado especialmente para el famoso volante.

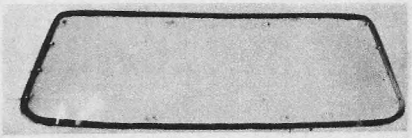
• *El famoso Chaparral 2D, ganador en Nürburgring. La aleta aerodinámica gradúa aceleración y adherencia*



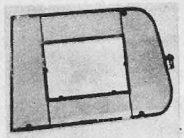
PROTECRIS

PRIMERA FABRICA ARGENTINA DE PROTECTORES DE PARABRISAS

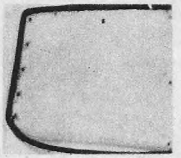
Presenta



Protector Enterizo de Acrílico con la Curva del Parabrisa y Burlete Especial Contra Filtraciones, Permite un Buen Trabajo del Limpiaparabrisas.



Protector Metálico con Ventana de Acrílico.



Protector de Acrílico en Dos Partes con Burlete Contra las Filtraciones.

Protector de Acrílico en Dos Partes.

Visera de Capot (Vizhero)

Protector de Faros • Natural y Amarillos

Zócalo Para Renault 4L (1)
En Aluminio Granulado.

(1) Estribera.

FABRICANTE:

ADOLFO OMAR NEGRI

25 DE MAYO 827

(Altura Av. GAONA 800)

CIUDADELA **T.E. 653-6429**

LA PEÑA DE LAS PEÑAS

Funciona en Rodriguez Peña 794

Una forma de contrarrestar la fuerza de los equipos es el aglutinamiento de voluntades y recursos materiales para respaldar la actuación de los que se valen de su propio esfuerzo. Así surgieron, espontáneamente, como una necesidad incontrastable, las PEÑAS. El Turismo de Carretera sumó, a tantas virtudes específicas, esta de la solidaridad que nace y vive al lado de la parrilla, con "pozos" circunstanciales, rifas y la tasa del cubierto que la Peña apenas paga o directamente no paga porque el achurero o el matarife es del barrio o del pueblo y aporta con la mercadería...

Hay que fomentar las peñas. Ningún corredor, ni los más reacios, deben desdeñar las peñas, que lo dan todo y nada exigen. Ninguna zona donde está afincado un corredor o donde esté por surgir un nuevo valor, debe estar huérfana de su peña. Los que poseen facilidades para obtener repuestos o los que disponen de unos pesos para invertir en satisfacciones, en pasiones y tal vez en gloria, deben apretarse alrededor de una peña para impulsar al baluarte automovilístico lugareño. El T. C. ya no da concesiones. Antes se veían autos hasta con elementos sostenidos por nudos de alambre y de piolines a veces. Aquello se acabó y actualmente no sólo se lucha por el triunfo en plena carrera, sino que se lo hace en el punto de largada, en una loable competición de estética y funcionamiento.

¡COCHE A LA VISTA! ha resuelto crear LA PEÑA DE LAS PEÑAS. Será este rincón de la revista, donde se consignará toda la información relativa al funcionamiento, necesidades, inquietudes, actividades de las peñas automovilísticas, ya sea para corredores de TC, como de cualquier otra categoría. Será cuestión de escribir, simplemente a COCHE A LA VISTA, Sección PEÑA DE LAS PEÑAS, Rodríguez Peña 794, Capital Federal, para que la respectiva noticia se refleje en estas páginas.

Mientras tanto, hoy consignamos los nombres de las peñas creadas, sobre las que tenemos conocimiento de existencia, hasta el momento.

• NOMINA DE PEÑAS POR ORDEN ALFABETICO

AUTO PEÑA J. A. PENNA, Mendoza, Hugo Gimeno.

AUTO PEÑA TORINO, Adrián Villegas.

CARBURANDO, Capital, Osvaldo Montero.

CARLOS ZATUSZECK, Casilda, Ricardo Brandoni.

CIUDAD DE HURLINGHAM, José Desencao.

CONTRATUERCA, Santa Fe, corredor a designar para un monoposto.

CUATRO ROUTTE, Mataderos, Osvaldo "Cocho" López.

DEPORTE MOTOR, Córdoba, Pascualini, Pérez, Zaninni, Pomodori, Gradassi, Ruesch y otros.

DOS PATITOS, 9 de Julio, Juan Faustino.

DUMPY, Capital, Ricardo Domínguez.

EL AGUILUCHO, Rosario, corredor a designar.

EL ANCLA, Mar del Plata, Juan Manuel Bordeau.

EL BIDON, 25 de Mayo, Emilio Parisi.

EL CABALLITO NEGRO, Mar del Plata, Raúl Chabert.

EL CACHAPE, Haedo, José "Pepe" Gallo.

EL CUBILETE, San Cayetano, Buenos Aires, Carlos Bucce.

EL CHIVO NEGRO, Cnel. Pringles, Orlando Rodríguez.

EL DELFIN, Mar del Plata, J. Lázzaro, Mecánica Nacional F. 4.

EL DERRAPE, Bolívar, F. Cortés.

EL DESAFIO, Paraje Batán, cercano a Mar del Plata, Juan C. Papovich.

EL EMPUJON, Remedios de Escalada, volante a designar.

EL ESTRIBO, Capital, Juan J. Cantó.

EL FOGON DE LOS GAUCHOS, Esteban Fernandino (hijo).

EL GALLO LOCO, H. R. Sánchez.

EL GATO ROJO, Moreno, Carlos A. Salto.

EL GATO QUE FALTABA, Dolores, Roque Lavorito.

EL GAUCHO ROSCA, Tres Arroyos, Bautista Larriestra.

EL GUAPITO, José C. Paz, Juan Favuto.

EL GITANO, Florencio Varela, volante a designar.

EL HALCON, Caseros, Antonio De Maio.

EL LEON DE SAN MARCOS, Marcos Paz, Hugo Luchessi.

EL MECHONGUE, Rolando Córdoba.

EL ÑANDU CLUECO, Ramos Mejía, busca corredor.

EL PATO, Tandil, Hugo Rodríguez.

EL PATO SECO, Avellaneda, Julio H. De Dios.

EL RATON, Pergamino, Horacio Cordich.

EL TREBOL, Villa Constitución, Santa Fe, Luis Ricci.

EL TREBOL, San Miguel, César H. Malnatti.

EL 28, prepara un Chevrolet 1928 para la categoría Fomento Automovilista.

EL VOLANTE, Suipacha, corredor a designar.

ESCUDERIA EL GALLO, Morón, Eduardo Volpicina.

HECTOR MORICHETTI, Mar del Plata, Pablo Facchini.

HIPOLITO AGUADO, Oscar Cordonnier.

HUGO CIKRA, General Cabrera, Córdoba, Juan Borgono.

JUAN MANUEL BORDEAU, Angélica, Juan M. Bordeau.

KILOMETRO 100 Y HENRY FORD, se unieron para apoyar a Humberto Dana.

LA BANCADA, Capital, corredor a designar.

LA BIELA VERDE, Wilde, corredor a designar.

LA COTORRITA, Fermín Maseratessi.

LA HP, Capital, Héctor Pozueta.

LA LECHUZA, Libertad, Eduardo Urien, en Karting.

LA LECHUZA VERDE, Germania, Buenos Aires, Rody Elder, en Karting.

LA MAR Y SIERRAS, Mar del Plata, Omar Girolmini.

LA NEGRITA, Monte Grande, Ruben Roux.

LA NEGRITA SEGUNDA, Berazategui, Vicente Spano.

LA PIÑA, Córdoba, Arnold, Callejón y otros.

LA ROSCA IZQUIERDA, Capital, "Bamse".

LA RUEDA, Rafaela, Omar Almeida, Mecánica Nacional F. 1.

LA TORTUGA COMPRIMIDA, Castelar, corredor a designar.

LA TORTUGA RENGA, Capital, Eloy González.

LA TUERCA, Venado Tuerto, Roque Boyle.

LA TUERCA FLOJA, Río Tala, Buenos Aires, volante a designar.

LA TUERCA ROJA, Mar del Plata, Humberto Pasciuli.

LOS GALGOS, Ramos Mejía, corredor a designar.

LOS GATOS, General Villegas, corredor a designar.

PEÑA 41, Lomas de Zamora, corredor a designar.

PEÑA LITO, Juan Luluaga.

ESTA NOMINA CONTINUARA EN EL PROXIMO NUMERO.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

SOJIT Producciones
lo invita a escuchar el programa

ANTES Y DESPUES DE LAS CARRERAS

UNICO EN EL RIO DE LA PLATA por **CW1 Radio Colonia**
LA EMISORA DE AMERICA

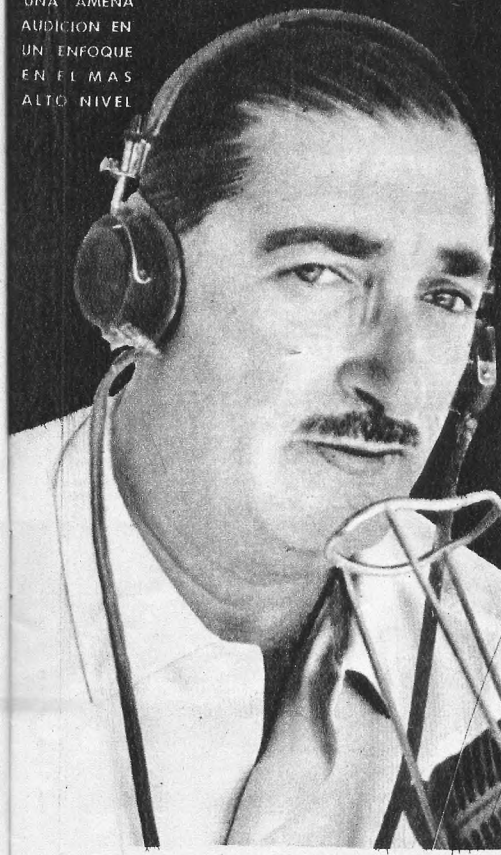
SABADOS Y LUNES EN EL EXTREMO MAS ESCUCHADO DEL DIAL

CON LA COLABORACION ESPECIAL DEL EQUIPO DE

COCHE A LA VISTA!...

Y MAS DE CIEN CORRESPONSALES EN TODO EL PAIS

ALGO NUEVO
DIFERENTE
UNA AMENA
AUDICION EN
UN ENFOQUE
EN EL MAS
ALTO NIVEL



SABADOS
de 19,30 a 20 hs.
y LUNES
2 EDICIONES FABULOSAS!!
Primera Edición
de 19 a 20 horas
Segunda Extra
de 23 a 23,30 hs.

VICTOR NAVAS PRIETO

LUIS ANGEL ORMAECHEA

DIRECCION:
LUIS ELIAS SOJIT

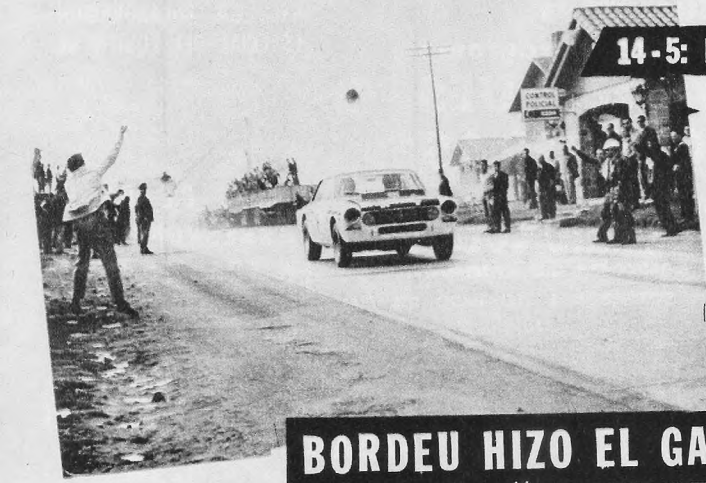
Asesoría General:
ISIDORO EDUARDO SOJIT

COLABORAN:
CARLOS DELMAR
CARLOS FIDANZA

Locución Comercial:
ROBERTO DAOIZ
Y
RAUL ARMAGNO C.

14-5: MAR DEL PLATA

Fotos
ARMANDO CONTRERAS
DOMINGO DE CARLO



El Torino de Copello, más precisamente el de Héctor Sales piloteado por aquél, pasa gallardamente hacia su quinta victoria en siete intervenciones. Copello asediaba a Bordeu y al caerse la batería de la "coloradita", pasó al frente. Fue otro show.

BORDEU HIZO EL GASTO, PERO VOLVIO EL "SHOW DEL TORINO"

MAR del Plata tenía matizados atractivos al momento de la largada. La reaparición del equipo oficial Ford, con el Falcon F.100 de Atilio Viale y la esperada presencia de la "coloradita", totalmente renovada, de Juan Manuel Bordeu en cuanto a novedades de inscripción; la anotación del equipo Torino, sensacional desde que se estrenó ganando en San Pedro, aunque esta vez sólo en forma particular por parte de sus integrantes: Copello con el auto de su comprovinciano, el sanjuanino Salez y Gradassi y Ternengo con los "suyos"; ampliación del panorama "Torino" con Gastón Perkins, Nasif Estéfano, Rolo Alzaga, Malnatti, Cordonnier y Sokol y asimismo, una nómina de 89 participantes en los papeles, entre los que se contaron 40 Ford y una buena tanda de "chivos" en la que no faltaban Cupeiro —que "mata" y rompe—, Polinori, Calamante, Faustino, Tarducci, Ríos y un debut que tuvo su resonancia: el de "Cacho Fangio". Pero que se apagó apenas concretado.

Volvió a ganar Copello, aunque las losas fueron para Bordeu, quien tuvo dos problemas nimios que lo relegaron: en la 4ta. vuelta se le trabó el acelerador y en la 5ta. se le cayó al pavimento la batería. Después, el amor propio pulverizó los registros y Juan Manuel Segundo dio la última ronda a 201,182 k.p.h. de promedio, sirviéndole para ubicarse 5º. Su performance alentó pronósticos de lucha para las competencias futuras.

• LA CARRERA

A poco de partir desde la Colonia de Chapadmalal, por ranking, Bordeu rebasaba la línea del número 1, Casá, terciando Menditeguy en una lucha casi rueda a rueda. Ya atrás Miramar, el "Charles" pasó a la punta, siguiendo este orden: Bordeu, Casá, Copello, Rienzi, Malnatti, Cabalén, Polinori y Tarducci. Rienzi y el "califa grande" habían avanzado fuerte, pero a poco se supo que desde atrás, el 34 de Araquistain estaba 23º en el camino y el 37 de Ríos, 26º, adjudicándose el liderazgo por tiempo neto en El Dorado (47 kms. de recorrido), a un promedio estremecedor: 214,177 k.p.h. Faustino era el tercero tras la paridad de aquéllos, Menditeguy 4º, Cupeiro 5º, Bordeu 6º, Cabalén 7º, Copello 8º, Gradassi 9º y Estéfano, Bonnano, Ternengo y Jaras igualando la décima posición por cronómetro.

Había abandonado Galbato y se retrasaba Rienzi. Avanzaba Chabert y Menditeguy, con un peligroso trompo, era superado por Bordeu que marchaba implacablemente a gran ritmo.

• PRIMERO BORDEU

Cumpliendo el primer circuito (91,169 kms.), la clasificación oficial era esta: 1º Bordeu 27m.50s.4|5 a 196,437 k.p.h.; 2º Menditeguy, 28m. 6s.1|5; 3º Cupeiro 28m.12s.1|5; 4º Cabalén 28m.23s.1.5; 5º Araquistain 28m.33s.; 6º Copello 28m.37s.1|5; 7º Perkins

Héctor Luis Gradassi, campeonísimo del Auto Unión en la categoría "B" de Turismo, ya es figura en TC.

Gastón Perkins fue esta vez el tercero de turno en el "show del Torino". El auto es de la mecánica Berta

http://laarevistasdemauro.wordpress.com

El "califa grande" volvió a entreverarse, pero quedó detrás de los Torino. Cabalén sigue estando "prendido".

La cola de la "coloradita", cuando punteaba. Bordeu era el ganador, casi sin discusión. La batería dijo no.

28m.40s.1|5; 8º Ternengo 28m.42s.1|5; 9º Chabert 28m.45s; 10º Ríos 28m.42s2|5; 11º Bonnano 28m.49s.1|5; 12º Gradassi 29m.0s.3|5; 13º Matías 19m.15s.1|5; 14º Casá 29m.22s. y 15º Calamante 29m.25s.4|5.

La lucha siguió con el avance de Cabalén y Cupeiro y la conservación expectante de posición de Copello, Gradassi, Menditeguy y Perkins. El promedio de punta aumentaba y al cumplirse el segundo tramo (182,338 kms.), las posiciones estaban así: 1º Bordeu 55m. 20s.2|5; 2º Menditeguy 56m.4s.4|5; 3º Chabert 56m.5s.2|5; 4º Cabalén 56m.31s. 4|5; 5º Cupeiro 56m.49s.; 6º Copello 56m. 53s.; 7º Perkins 57m.8s.2|5; 8º Araquistain 57m.17s.1|5; 9º Ríos 57m.28s.1|5; 10º Bonnano 57m.37s.1|5; 11º Gradassi 57m. 52s.1|5; 12º Ternengo 58m.16s.4|5; 13º Casá 58m.24s.1|5; 14º Calamante 58m.24s. 4|5 y 15º Polinori 58m.33s.

Las mínimas diferencias hacían cambiante las posiciones de avanzada en los distintos pasos de las máquinas. En la tercera vuelta avanzó Copello, al quedarse Chabert, Mediteguy, Cabalén y Cupeiro. Los reventones estaban a la orden del día. Cumplidos 3 circuitos (273,507 kms.): 1º Bordeu 1h.23m.2s. (bajando el promedio); 2º Copello 1h. 24m.54s.1|5; 3º Araquistain 1h.25m.55s. 2|5; 4º Perkins 1h.25m.55s.3|5; 5º Gradassi 1h.26m.32s.1|5; 6º Polinori 1h.27m. 25s.2|5; 7º Ternengo 1h.27m.28s.; 8º Casá 1h.27m.35s.; 9º Ríos 1h.27m.49s.4|5 y 10º Estéfano 1h.28m.1s.1|5. Las diferencias horarias, de Bordeu a Copello, seguían manteniéndose.

• COPELLO AL FRENTE

Paulatinamente avanzaban en el camino y la clasificación Gradassi y Perkins, con Torino. Araquistain y Ríos, por su parte, cedieron ante tanto esfuerzo mecánico y desertaron.

La lucha se tornó emocionante en el cuarto tramo, al trabarse el acelerador de Bordeu, quien perdió preciosos segundos en reparar. Cumplidos 364.676 kms. el balcarceño punteaba con 1h. 51m.55s.; 2º Copello 1h.52m.52s.2|5; 3º Perkins 1h.54m.41s.2|5; 4º Gradassi 1h. 54m.42s.2|5; 5º Menditeguy 1h.56m.19s.4|5; 6º Cabalén; 7º Ternengo; 8º Nasif; 9º Polinori y 10º Casá, cuya máquina no funcionaba a la altura de las circunstancias. Cupeiro ya se había retrasado con dos pinchaduras y los 3 Torino estaban detrás del puntero, listos para dar el zarpazo.

La penúltima vuelta fue dramática: paró Bordeu, al caérsele la batería y se produjo aquella novedad. Al pasar por 5ª vez por Chapadmalal (455,845 kms.) las cosas estaban así: 1º Copello 2h.20m.39s.1|5 a 194,454 k.p.h. (bajó notablemente el ritmo); 2º Gradassi 2h. 23m.8s.; 3º Perkins 2h.23m.21s.2|5; 4º Cabalén; 5º Casá; 6º Polinori; 7º Bordeu a 6m.10s.3|5 del líder; 8º Ternengo; 9º Alzaga y 10º Estéfano. Gradassi y Perkins peleaban el 2do. lugar apareados.

• ULTIMO ESFUERZO

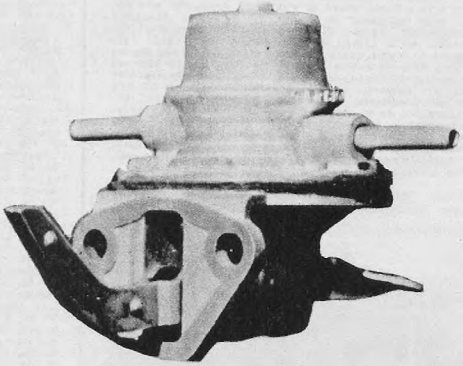
Copello reguló el tren de carrera y Bordeu lo apuró, en un último esfuerzo

CARCION

CANNING 1801

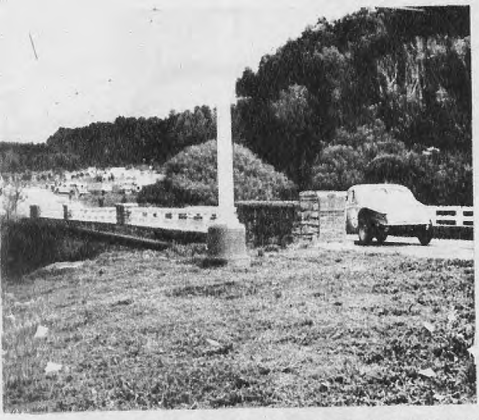
BOMBAS DE NAFTA para

CITROEN • FALCON • TORNADO F-100 • PERKINS • FIAT Y OTRAS RENOMBRADAS MARCAS



REPUESTOS PARA CARBURADORES

T. E. 72-9086



El "tractor" de Eduardo Casá enfrenta un puente a la altura de Chapadmalal. Tuvo menos velocidad. Fue 6º.

por recuperar lo perdido, o parte de ello. Rebasó, en demostración de su riqueza mecánico-conductiva, a Perkins, Casá y Cabalén, ubicándose tercero en el camino, superando los 200 k.p.h. para una vuelta, lo que no se había logrado anteriormente. Ganó el último tramo en tiempo record y alcanzó la quinta colocación en la general, detrás de Copello, Gradassi, Perkins y Cabalén. Fue un carrerón, lástima lo de la batería, porque tal como venía el planteo, hubiera habido un final inolvidable, excepcional, tal vez nunca visto hasta ahora en lo que va del año.

No fue así, pero se abrió una gran promesa para el resto del calendario, al interferir Bordeu y otros que progresan como Menditeguy, Cabalén, Araquistain, Ríos, Cupeiro y seguramente Emiliozzi, en lo que hasta esta Primera Vuelta Mar del Plata-Miramar siguió siendo el "show de los Torino".

• ALGO MAS

Al término de la carrera se conocieron detalles individuales: Mainatti tuvo otra vez problema de embrague; Cupeiro tres veces tuvo que cambiar cubierta, la última, logrando una goma que le alcanzó uno de sus auxilios y que se utiliza para "caminar" solamente; Cupeiro entró al parque cerrado por primera vez desde la Vuelta de Arco del año pasado; el auto de Fulco se mueve demasiado y desbandó varias cubiertas; Bordeu tuvo dos salidas de pista, una incursionando en el campo, siendo ayudado por "Yoni" Perkinc y gente de Vedia que auxiliaba a Gastón; Bordeu repuso batería y la llevó, la nueva hasta el final, su ladero Sánchez en las rodillas; el rodado de Nasif, demasiado alto, le hizo desbandar una cubierta, por lo que anduvo cauteloso; Gimeno no largó por problemas en la caja; Di Malo abandonó por alta temperatura en el motor; Gaston Perkins rompió parabrisas pero siguió: estaba cerca de la meta; los del Torino, parece que correrán hasta el Gran Premio fuera del equipo oficial, con la sola excepción del 9 de Julio en el autódromo; la organización de la carrera fue excelente y el circuito gustó, pese a las piedras sueltas.

De entrada "mataba" Menditeguy. Su Ford funcionó bien, pero finalmente aflojó. Fue 7º y gran animador.

CLASIFICACION OFICIAL

Circuito de 91,169 Km. Recorrido total: 547,014 Km.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	4	E. Copello	Torino	2h.48m.40s.2|5	6
2º	11	H. L. Gradassi	Torino	2h.51m.35s.2|5	6
3º	21	G. Perkins	Torino	2h.51m.35s.3|5	6
4º	9	O. Cabalén	Ford Falc.	2h.53m.34s.1|5	6
5º	2	J. M. Bordeu	Chevrolet	2h.54m.01s.1|5	6
6º	1	E. Casá	Ford F-100	2h.55m.09s.4|5	6
7º	3	C. Menditeguy	Ford F-100	2h.57m.13s.2|5	6
8º	17	N. Estéfano	Torino	2h.57m.36s.1|5	6
9º	14	R. Alzaga	Torino	2h.57m.45s.2|5	6
10º	24	J. Ternengo	Torino	2h.58m.31s.1|5	6
11º	13	J. Cupeiro	Chevrolet	2h.58m.40s.4|5	6
12º	33	J. Faustino	Chevrolet	2h.59m.26s.	6
13º	15	M. Calamante	Chevrolet	2h.59m.56s.	6
14º	35	A. Fernández	Chevrolet	3h.02m.09s.4|5	6
15º	8	N. Polinori	Chevrolet	3h.02m.13s.3|5	6
16º	19	H. Dana	Ford	3h.04m.45s.1|5	6
17º	12	R. O. Rodríguez	Chevrolet	3h.08m.20s.2|5	6
18º	44	E. Maquirriain	Valiant	3h.13m.20s.4|5	6
19º	20	R. Fulco	Ford	2h.33m.46s.2|5	5
20º	69	C. Busse	Chevrolet	2h.41m.07s.2|5	5
21º	71	J. S. Lima	Ford Falc.	2h.41m.55s.2|5	5
22º	78	R. Modarelli	Chevrolet	2h.46m.32s.2|5	5
23º	62	"Carlos Vidal"	Valiant	2h.57m.45s.2|5	5
24º	23	E. Matías	Ford F-100	3h.00m.05s.2|5	5
25º	30	O. Cordonnier	Toriro	2h.04m.04s.	4
26º	72	M. Arrachea	Ford F-100	2h.08m.40s.2|5	4
27º	31	M. de la Torre	Ford F-100	2h.14m.09s.1|5	4
28º	47	D. Trotta	Ford	2h.21m.06s.2|5	4
29º	55	D. Nardini	Ford	2h.22m.44s.1|5	4
30º	83	C. Barreiro	Ford	2h.38m.44s.1|5	4
31º	76	O. Vieta	Chevrolet	2h.45m.50s.3|5	4
32º	65	R. Codagnone	Chevrolet	2h.47m.38s.1|5	4
33º	5	C. Mainatti	Torino	3h.12m.58s.2|5	4

Promedio del ganador: 194,582 k.p.h.

No largaron: Coche Nº 18, Hugo Gimeno; Nº 36, Luis J. Villa; Nº 40, Héctor Rey; Nº 42, Raúl Masera; Nº 43, Adrián Villegas; Nº 46, Bautista Larriestra; Nº 56, "Furia-Carranza"; Nº 61, Ramón Ibarra; Nº 74, Antonio Braga; Nº 75, Francisco Longobuco; Nº 85, "Pablo Diego"; Nº 86, "Campos-Colombo", y Nº 87, Callegari-Cianfagna.

Abandonaron: Coche Nº 6, Angel T. Rienzi, 4ª vta.; Nº 7 Mario Tarducci, 3ª vta.; Nº 10, Carmelo Galbato, 1ª vta.; Nº 16, Atilio Viale, 1ª vta.; Nº 22, Héctor Figlioli, 2ª vta.; Nº 25, Juan Luluaga, 3ª vta.; Nº 26, Domingo López Oribe, 1ª vta.; Nº 27, Adolfo Sogoli, 1ª vta.; Nº 28, Ricardo Bonanno, 3ª vta.; Nº 29, Manuel Vizcay, 2ª vta.; Nº 32, Raúl Jaras, 2ª vta.; Nº 34, Diomiro Araquistain, 4ª vta.; Nº 37, Armando Ríos, 4ª vta.; Nº 38, Andrés Melino, 1ª vta.; Nº 39, Ovidio Tintorelli, 2ª vta.; Nº 41, Raúl Chabert, 3ª vta.; Nº 45, Esteban Sokol, 2ª vta.; Nº 48, Antonio Tempone, 2ª vta.; Nº 49, Roque Laborito, 3ª vta.; Nº 50, Felipe Dalessio, 1ª vta.; Nº 51, Ricardo Sauze, 2ª vta.; Nº 52, Adriano Rinaldi, 2ª vta.; Nº 53, Antonio De Maio, 2ª vta.; Nº 54, Eduardo Volpicina, 3ª vta.; Nº 57, Santiago González, 3ª vta.; Nº 58, Alberto Mazzucchini, 2ª vta.; Nº 59, Ermelindo Rienzi, 3ª vta.; Nº 60, Héctor De Dios, 4ª vta.; Nº 63, José Ultra, 3ª vta.; Nº 64, Antonio Cámara, 1ª vta.; Nº 66, Ricardo Bellitti, 1ª vta.; Nº 67, Omar Girolmini, 1ª vta.; Nº 68, Roberto Del Pozo, 1ª vta.; Nº 70, César Erpelding, 3ª vta.; Nº 73, Alberto Hermogine, 2ª vta.; Nº 77, Fabián Di Pardi, 3ª vta.; Nº 79, Angel Barilari, 2ª vta.; Nº 80, Ricardo Brandoni, 2ª vta.; Nº 81, Oscar Espinosa "Cacho", 1ª vta.; Nº 82, Mario Vitali, 1ª vta.; Nº 84, José Capozzo, 4ª vta.

Ganadores de vueltas: 1, vta. Nº 2, Juan M. Bordeu, en 27m.50s.4|5, promedio 196,437 k.p.h.; 2ª vta. Nº 2, Juan M. Bordeu, en 27m.29s.3|5, promedio 198,962 k.p.h.; 3ª vta. Nº 2, Juan M. Bordeu, en 27m.41s.3|5, promedio 196,525 k.p.h.; 4ª vta. Nº 3, Carlos Menditeguy, en 27m.58s., promedio 195,828 k.p.h. 5ª vta. Nº 4, Eduardo Copello, en 27m.48s.4|5, promedio 196,909 k.p.h.; 6ª vta. Nº 2, Juan M. Bordeu, en 27m.11s.2|5, promedio 201,182 kilómetros por hora.

Comisario Deportivo: S. Carlos A. Razzetti. Cronometristas: Sres. Alejandro Marón y Félix Arnáiz.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Dos preguntas y una razón

1ª Cuando cambió por primera vez las válvulas originales de su automotor, cuántos km. había recorrido?: 100.000 km., 150.000 km., 200.000 km., o más?

2ª Las válvulas que puso en su reemplazo, cuánto le rindieron? 50.000 km., 30.000 km., 20.000 km., o menos?

Si esto último le sucedió, la razón es:

El no haber usado válvulas THOMPSON

Producidas por la mayor fábrica de válvulas de la Argentina bajo las mismas normas de calidad que en los Estados Unidos y Europa bajo licencia de Thompson Ramo Wooldridge Inc. (ahora T. R. W. Inc.) de los Estados Unidos, habiendo sido adoptadas en su equipo original por Citröen Argentina S. A., Deca Ind. y Com. S. A., Chrysler Fevre Argentina S. A., Ford Motors Argentina S. A., General Motor Argentina S. A., Industrias Kaiser Argentina S. A., Jhon Deere Argentina S. A., Perkins Argentina S. A., Rheinstahl Hanomag Cura S. A., Siam di Tella Automotores S. A., Fiat Someca Concord S. A. I. C.

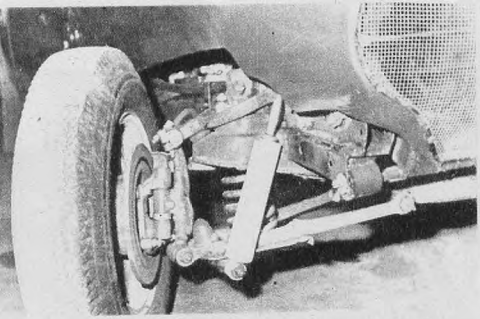
FABRICANTES DE AROS DE PISTON, VALVULAS, VARILLAJE Y EXTREMOS DE DIRECCION, ROTULAS DE SUSPENSION Y ASIENTOS DE VALVULAS

Thompson Ramco Argentina S.A.I.C.F.

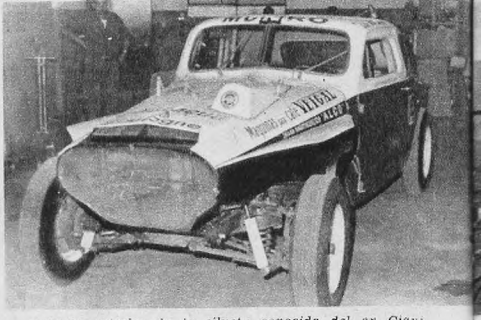
FERREYRA - CORDOBA

BAJO LICENCIA Y SUPERVISION DE THOMPSON RAMO WOOLDRIDGE INC. (*Ahora,* **TRW** INC.) DE EE. UU.

DISTRIBUIDORES: GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I. - WILL L. SMITH S.A.C.I. - CADMA S.A.C.I.F.



Vista parcial de la suspensión delantera que nos muestra la disposición de su resorte y su amortiguador.



Aspecto exterior de la silueta conocida del ex Ciani que ahora muy modernizado promete gran rendimiento.

INFLUENCIA DEL DEPORTE EN LA MECANICA NACIONAL

► Fotos ADONIS GONZALEZ

"TORTUGA RENGA" A LA VISTA AHORA CON SIETE BANCADAS

TRAS unos minutos de marcha sobre la supermoderna Carretera Panamericana, tomamos por una calle de mano única y luego sobre un callejón o cortada encontramos el taller especializado en reparar suspensiones de automóviles de Juan Cotela. Cruzando la entrada estaba una coupé que por sus líneas se nos antojó de nuestro conocimiento. Luego nos quitaron de la duda cuando el propio Eloy González nos dijo que había sido de Marcos Ciani, quedando en manos de Adrián Villegas, a quien él se la adquirió.

Y allí en ese amplio taller tiene su hogar toda la gran familia que componen la Escudería "La Tortuga Renga" que hace posible la participación del citado volante en los eventos. Y con sus rifas, sus colectas, sus estudiados programas de financiación y otras eliminan sus angustias financieras.

Refiriéndonos al coche, diremos que si bien originariamente estaba provisto del motor Chevrolet tipo Apache de cuatro bancadas, ahora esta siendo objeto de interesantes cambios pues Padovani tiene en sus manos la preparación de otro de siete. Esa nueva unidad llevará émbolos Silycum con pernos Kim y con dos aros de compresión y uno ventilado.

Las bielas serán las especiales para carreras de la General Motors Argentina, como así también sus cojinetes en metal antifricción.

La distribución será gobernada por un árbol de levas realizado por la casa especialista Montal Hermanos, diagramado de acuerdo a este reglaje, AAA 40 grados, RCA 75 grados, AAE 75 grados, RCE 40 grados y dando una alzada de válvulas de 11 milésimas de pulgada. Esas válvulas tendrán doble resorte Iskenderian.

El equipo de admisión está integrado por dos tanques de 105 litros de capacidad cada uno para el combustible, de donde se sirve la cañería que es de goma sintética por trabajo de una bomba mecánica General Motors o dos eléctricas Harting de 12 voltios proveyendo a los tres carburadores Weber duales de 48 mm. de garganta y de tiro vertical. El técnico Luis Vásquez tendrá a su cargo la integración y armado del equipo.

Popa de la máquina en cuyo sector está el diferencial Impala y las ballestas Uniflex de suspensión.

RADIADORES
AREVALO
AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR DE TODO EL PAIS
AREVALO COMPAÑIA ARGENTINA DE RADIADORES S.R.L. CAPITAL $ 1.200.000r00
AREVALO 1445 • T. E. 772-9730 • INDEPENDENCIA 1776 • Buenos Aires
FILIAL CARYL LAMINACION Y FUNDICION DE METALES • Juana Azurduy 653 - CASEROS, Buenos Aires, F. N. G. S. M.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Futuro promisorio: lo auguran estos tremendos carburadores Weber duales que Luis Vázquez los calibrará.

Eloy González a la diestra de Valente le narra sus cuitas de corredor abnegado y tesonero, pero capaz.

Por JUAN C. VALENTE

La lubricación será a carter seco teniendo una bomba inyectora y recuperadora Gran Cela, disponiendo de un tanque para reserva cuya capacidad es de 22 litros y radiador especialmente realizado por la Casa Arévalo. También la refrigeración corre por cuenta de un radiador Arévalo construido en cobre electrolítico siendo General Motors la bomba que impulsa el agua.

El encendido es del tipo común contando con distribuidor de Chevrolet para seis cilindros que también atenderá Luis Vázquez. El sistema de embrague es mecánico de disco único seco marca Boulogne que establecerá conexión con la caja de cambios que será mecánica de Corvette de cuatro velocidades para adelante y una de retroceso. El árbol de transmisión es del tipo aéreo, su diferencial de Chevrolet Impala, los frenos de disco a las cuatro ruedas son Tem-Lucas, la dirección es General Motors adaptada por Ortega Hnos.

La suspensión delantera es independiente formada por resorte en espiral y amortiguador hidráulico telescópico Fric Rot Gabriel por rueda. Atrás tiene una ballesta longitudinal Uniflex por rueda más dos hidráulicos telescópicos por cada lado.

La carrocería que es de diseño elegante, tiene en su interior un arco que proteje laterales y techo contra vuelcos. El chasis es realización Meunier y el auto en orden de carrera oscila en un peso de mil quinientos kilogramos. Corresponde citar parte de la amplia nómina de colaboradores en esta preparación, a saber: Horacio Podestá como preparador, Antonio Bruni como animoso gestor, José Divano como ayudante y Osvaldo Tarafa, el voluntario de toda hora.

• *Interior de la cabina apreciándose los depósitos para la nafta, butacas y refuerzo de la carrocería.*

CUIDADO!

Su seguridad, y la de los suyos, exigen que Vd. ponga el mayor cuidado en todo lo que se refiere al sistema de frenos de su automóvil o camión.

Evítese dificultades! insista en que equipen sus frenos con las afamadas Cintas Wagner Lockheed, cuya calidad está garantizada por la sin igual experiencia de la Wagner Electric Corp., creadora y fabricante de los frenos Lockheed.

Las Cintas de Freno Wagner Lockheed, de textura suave y uniforme, libre de abrasivos, aseguran frenadas rápidas, suaves y seguras, exentas de chirridos y vibraciones.

Cintas de Freno Wagner® Lockheed®

Primeras en calidad y rendimiento

Distribuidores CADMA S. A. Comercial Industrial y Financiera

Viamonte 1430 Buenos Aires

5 Volantes en Historias Breves

por PEPE CARTER

ANTONIO BERTOLOTTO

GONZALO LLASER

OSCAR CABALEN

REMIGIO CALDARA

•

VICTOR RISATTI

• ANTONIO BERTOLOTTO

Volante arraigado al T. C. desde hace años, siempre al comando de un Ford, sigue siendo "no ganador", aunque es permanente animador en las competencias en que interviene.

Nació el 19 de abril de 1921 en Jesús María, Córdoba y sus mejores actuaciones las registró, claro está, en zonas serranas. En los últimos años se anotó las más sobresalientes performances en las siguientes carreras: 1963, Primer Premio de la Montaña, séptimo; en 1964 fue 4º en la VI Vuelta de Arrecifes; en 1965 —su mejor año—, se clasificó 3º en la I Vuelta de San Roque, en Villa Carlos Paz; 10º en el Gran Premio; 3º en V. Carlos Paz-San Francisco y regreso, y 5º en la XII Vuelta de Chacabuco. El año pasado llegó 9º en la VIII Vuelta de Arrecifes y 6º en la XI Vuelta de La Pampa.

Con motor F-100 este año llegó 10º en San Pedro, 6º en la Vuelta de Santa Fe, 6º también en Villa Carlos Paz y 8º en Rafaela.

Está visto que el veterano cordobés se halla en excelente momento de su vida automovilística y que en cualquier momento puede "prenderse".

• GONZALO LLASER

Nació el 9 de marzo de 1911 en la Capital Federal. Actúa muy espaciadamente con su Chevrolet de fórmula uno, en Mecánica Nacional. Su figura, sin embargo, adquiere relieves de animación cada vez que se presenta en un circuito.

En 1963 abandonó en la vuelta 43º de las 500 Millas Rafaelinas y en 1964 corrió el 22º Premio Vendimia, logrando el 7º lugar en su serie, para abandonar en la final, por fallas insalvables. Los dos últimos años fueron en blanco para su historial, pero el 9 de abril último llegó 3º en su serie en Rosario, desertando en la batería decisiva. Por fin se clasificó en Bahía Blanca, el 16 de ese mes, ocupando el 8º lugar, después de haber sido 4º en la serie.

• OSCAR CABALEN

El famoso "califa grande", cordobés por muchas razones, pero nacido en Chabás, provincia de Santa Fe, el 4 de febrero de 1924, es una de las figuras automovilísticas locales de mayor arraigo. Tiene "ángel". De "rompecoche" saltó al pedestal de los respetados y ha sabido equilibrar sus negocios con la pasión deportiva. Todos recuerdan su acción en el Gran Premio de T.M. de 1963, con Peugeot, cuando fue 5º en la general absoluta, detrás de los poderosos autos alemanes y 1º entre los coches producidos en el país.

Nadie olvida que en T.C. era "chevroletista", clasificándose en 1964 ganador en Villa Carlos Paz, 3º en Pergamino y 2º en la Vuelta de Santa Fe. En el G.P. de T.M., con Lancia, iba 2º cuando abandonó en el segundo tramo y en el de Carretera, paró a poco de largar rumbo a Santa Rosa, 1965 lo vio sólo en T.M. en enero, abandonando en Villa Carlos Paz y con Ford Mustang en el Gran Premio: se quedó en la 5ª etapa cuando realizaba una performance extraordinaria como puntero. Un mes después abandonó en el tercer episodio del G.P. de T.C.

En abril del año pasado, con el Mustang, ganó la categoría mayor del Gran Premio Confraternidad Argentina-Chile, de T.M. y en la Vuelta del Noroeste fue desclasificado después de hacer tabla rasa en las tres etapas, por razones técnicas que fueron muy discutidas en su momento. Coronó el año con su triunfo absoluto en el G.P. de Turismo y un formidable segundo lugar en el de Carreteras, caso único en el historial automovilístico de tan empinada doble performance.

Este año, dedicado de lleno a la actividad con 2 máquinas de T.C. motor Ford F-100, fue 2º en la carrera más veloz (Necochea) detrás de Rienzi y también fue escolta inmediato, esta vez de Copello, en General Pico, para desquitarse de éste en Arrecifes, al superarlo y ganar la prueba. En Rafaela fue 11º y en la 1ª Vuelta Mar del Plata-Miramar se clasificó 4º.

Se trata de una de las figuras de mayor atracción del momento actual y firme candidato a triunfar en cualquier tipo de circuito.

• REMIGIO CALDARA

No tan veterano como muchos creen, Caldara nación en Río Cuarto, Córdoba, el 8 de octubre de 1921. Se trata de un corredor de punta, tanto en coches Turismo como en Mecánica Nacional. Sus ocupaciones no le permiten "estar en todas" y sólo participa de tanto en tanto. En las competencias añora como el más impetuoso y es rival de punta en todo terreno. Ha anunciado su retiro varias veces, pero siempre está "la última" por delante.

Con Chevrolet en M.N. o Ford Mustang en T.M. tuvo descollantes actuaciones. Su más reciente intervención fue en la Vuelta de la Manzana: ganó la primera etapa, aventajando a "Larry", pese a tener problemas de embrague y al retrasarse en el tramo siguiente, se lo vio apurar su Mustang en forma impresionante en la última parte, descontando espectacularmente las diferencias. Sin embargo, en un paso a nivel entró muy fuerte y descalabró el tren delantero, abandonando.

Tanto por lo que significa como deportista, como por su bonhomía, Caldara es bien recibido en todos los circuitos y clubes con inocultable satisfacción.

• VICTOR RISATTI

Entrerriano de pura cepa, nació el 27 de mayo de 1929 en Victoria, pero está afincado en Rosario. Inicialmente abrazó la categoría Turismo de Carretera con Ford, pero nunca figuró en puestos de avanzada. Se inscribió en varias pruebas, pero problemas surgidos a último momento no le permitieron estar en el punto de largada. Además, en tres oportunidades que consiguió intervenir, desertó por diversas fallas mecánicas. Por fin el 9 de junio de 1963 vio la bandera a cuadros en Bahía Blanca, en el I Premio Isaura: fue 13º.

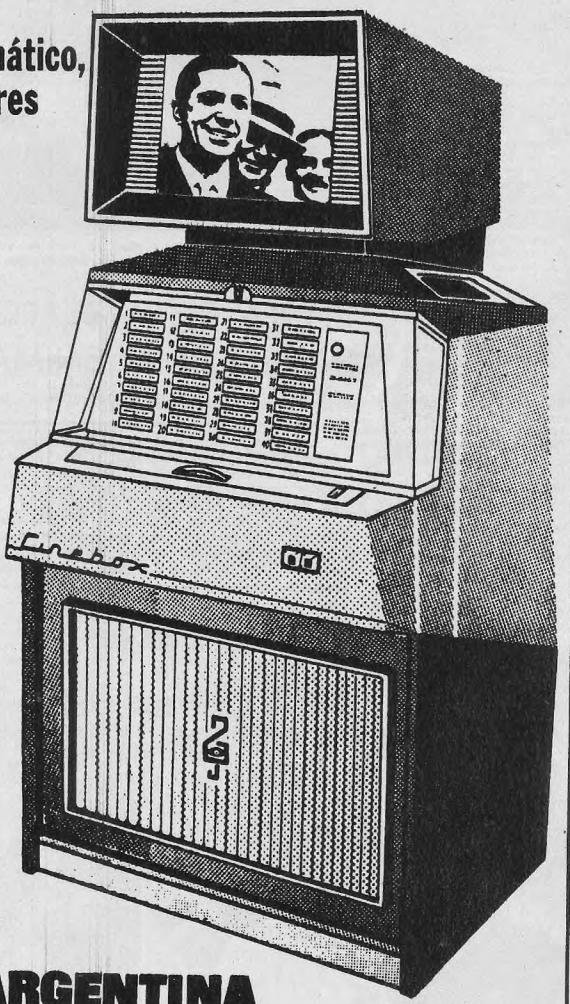
Como si esa fatídica colocación lo decidiera, Risatti se lanzó a la conquista de otra categoría: la Mecánica Nacional, en su fórmula uno. Debutó el 6 de setiembre de 1964 en las 500 Millas de Rafaela y logró el décimo puesto. El año pasado ganó su serie en Río Cuarto, a 121.600 k.p.h. de media y cuando iba entre los punteros en la final rompió su máquina. El 27 de noviembre último llegó 9º en la serie en Bahía Blanca, pero no intervino en el repechaje.

Este año se lució en Rosario, el 9 de abril, imponiéndose en la serie y estableciendo el record de vuelta del circuito a razón de 131,007 k.p.h. No obstante en la final tuvo mala suerte y debió marginarse de la prueba en el 5º circuito.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CINEBOX

el primer proyector cinematográfico del mundo, automático, sonoro y en colores para PUBLICIDAD.



FIAT TRACTORES

MARTINI

olivetti

CUALQUIER MENSAJE PUBLICITARIO VENDE MAS EN CINEBOX.

CINEBOX ES IMPRESCINDIBLE EN LOS SITIOS DE ESPARCIMIENTO. CINEBOX VENDE MAS PORQUE SE VE MAS.

VARIEDAD DE ESPECTACULOS: 40 films musicales en colores proyecta cada aparato, los que se renuevan periódicamente y muestran los exitos y las figuras más representativas de la canción local e internacional.

- **CINEBOX** es el único medio automático con sonido, imagen y color indispensable para sus films publicitarios de 16 mm. e ideal para slides (cartones) con menciones rotativas.
- En **CINEBOX** Ud. elige un programa y cientos de personas se paran a mirarlo a recibir su impactante mensaje.
  La Capital Federal y el Gran Buenos Aires contarán en breve con un amplio circuito de **CINEBOX.**
- **CINEBOX** es un negocio de rápida amortización - Consúltenos.
  La publicidad a través de **CINEBOX** es eficaz pues llega al consumidor en el momento de distensión y cuando psicológicamente más lo puede impactar.

TAMBIEN **CINEBOX** SE DISPERSARA POR MEDIO DE UN AMPLIO CIRCUITO EN TODO EL INTERIOR DEL PAIS. HAY ZONAS DISPONIBLES.

CINEBOX ARGENTINA

ANCHORENA 877 T. E. 86-3630 *representantes de la Sociedad Ibérica de Fonovisión - Madrid (ESPAÑA).*

7 - 5: RAFAELA

• *El trío "IKA" está por rebasar la línea de Martorell y hará lo propio con el "tractor" de Casá. De esa forma, les descontarán una vuelta. Ganaron sin apelación.*

EN LA PISTA EL TORINO. ANTES: PAPEL Y LAPIZ EN MANOS DE BERTA

► Fotos ARMANDO CONTRERAS y DOMINGO DE CARLO

Rafaela, tradición de nuestro automovilismo, fue la última competencia para Roberto Horacio Montes. Allí estuvo como siempre, optimista, radiante, eufórico en su relato radial, preciso después en el "racconto" de la carrera. Nadie podía imaginar, que sería el testimonio póstumo de su pluma esa competencia de Rafaela.

Horas antes de su muerte, escribió sus impresiones sobre la carrera que tuvo a los Torino, por otra vez, como protagonistas de punta. No alcanzó a llegar a Mar del Plata para la carrera posterior. De ahí que esta nota sea, para los lectores de COCHE A LA VISTA, la última del gran colega desaparecido.

DESDE el vamos o más precisamente desde que Cupeiro bajó la guardia obligado por la "fiebre" de su motor, todo consistió en saber cuál de los tres autos Torino que estaban realizando un verdadero show sería el triunfador, porque nadie dudaba de la victoria de los coches oficiales de Santa Isabel.

Los ejecutores de ese triunfo fueron en su última fase Copello, Gradassi y Ternengo, la "C.G.T." como los apodaron, pero hubo un hombre que forjó esa victoria en base a muchas horas de estudio con el lápiz y el papel, su amplio conocimiento del escenario y las prácticas intensas en él efectuadas. Ese hombre, que no dejó nada librado al azar y que demostró una vez más su capacidad para la tarea encomendada, se llama Oreste Berta, el joven ingeniero rafaelino que se dio el gran gustazo de colocar a sus autos en los tres primeros lugares de la clasificación de la muy importante y muy bien remunerada prueba del Atlético. Para ello proveyó a sus Torino de esas desconmunales gomas traseras que hicieron hablar tanto a entendidos y de los otros y llenó hojas con operaciones matemáticas tendientes a conseguir que los coches no se detuvieran en ningún momento a reponer combustible y que, si fuera posible, sobrara unos 40 litros en cada uno de los tres tanques al término del evento. Y... sobraron.

• CORTA LUCHA

La carrera duró como espectáculo de expectativa y suspenso solamente unas pocas vueltas, las que aguantó el Chevy en su titánica lucha con los Torino oficiales. Ya se le estaba dando, ya "conversaba" con los tres luego de haber hecho el record de vuelta en la 4ª ronda, ya Froilán distendía su arrugado ceño, cuando le subió la fiebre al Chevy quien con alta temperatura entró a los boxes. Allí terminó su chance a la vez que los autos plateados con la raya azul se iban sin remedio liberándose paulatinamente de la persecución de todos. Rienzi, que había hecho el pique inicial y ganó la primera ronda no pudo evitar que, primero Ternengo y luego Copello y Gradassi lo superaran. Cabalén luchó lindo y cuando prometía más entró a los boxes para cambiar rodado. Y después nada más, todo para los Torino de Berta quien en un cartel con grandes letras pedía: CUIDEN NEUMATICOS. Le hi-

Todos contentos: Ternengo, Gradassi y Copello al lado de McLoud. Es la hora del brindis por la victoria.

• *Oreste Berta es el "manosanta" de los Torino, pero también trabaja en los boxes a "destajo", en pizarra*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

cieron caso porque ninguno de "los tres mosqueteros" paró por gomas ni... por nada. Copello me dijo después de la carrera que cuidaban los "zapatos" en los peraltes y que en el resto del circuito "le dábamos con todo".

Fue un verdadero show, similar al de los recordados Matra. En algunos momentos "tiró" Copello, en otros Gradassi o Ternengo, se colocaron en fila india, pasaron en una misma línea, en una palabra, hicieron lo que quisieron formalizando un espectáculo privado con una puesta en escena que, tanto Berta como los pilotos de Santa Isabel, me aseguraron que no fue "prefabricada". Se entendieron sin decirse nada y recién cuando entraron en las 30 vueltas finales fueron "a cara e'perro".

• DE LOS RIVALES

Sobre Cupeiro dije algo y agregaré que desde la primera detención en la cara de Bernardo Pérez leí el terminante "no va más"; salió Jorge, volvió a parar, a salir, así unas cuantas veces hasta que se detuvo definitivamente. Cabalén mostró vigor y habilidad pero, primero por los neumáticos y después por el excesivo consumo de aceite, lo rezagaron.

Muy lindo lo del chileno Jaras con el 7 bancadas. Hizo una carrera pareja, tanto que se detuvo una sola vez y, extrayendo de su motor toda la riqueza que tenía, logró un cuarto puesto muy meritorio algo lejos -6 vueltas de los punteros-, pero honrosísimo. Alzaga debutaba con el Torino y en la pista del sábado al domingo lo bajaron un poco pero estuvo algo duro. "Rolo" exhibió su conocida calidad y tácitamente prometió algo mejor para otras confrotaciones.

• LA COMPETENCIA

Como consecuencia del espectacular accidente sufrido por Pairetti y del que nos ocupamos en otra página, se demoró en 6 minutos la largada. Al producirse ésta se rozaron varios coches sin que, felizmente, tuviera el episodio más consecuencia que la prematura detención de Sales con una goma cortada. Picó al fren-

Ha parado la máquina del chileno Papín Jaras y hormiguean sus auxilios y curiosos. 4º en el final.

Hubo mucho cambio de rodado. Se quemaban las cubiertas. Aquí le toca el turno al Torino de Rolo Alzaga. Se colocó quinto.

HAGA COMO LOS ASES DEL T/C

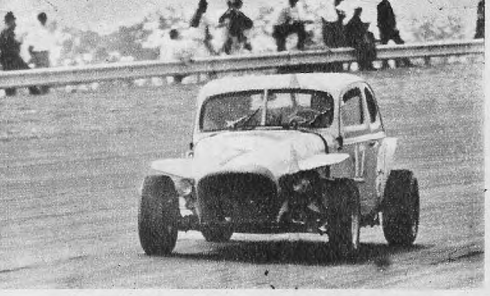
MEJORE LA DIRECCION Y TREN DELANTERO DE SU AUTOMOVIL Y BALANCEE SUS RUEDAS EN

'ORTEGA Hnos'

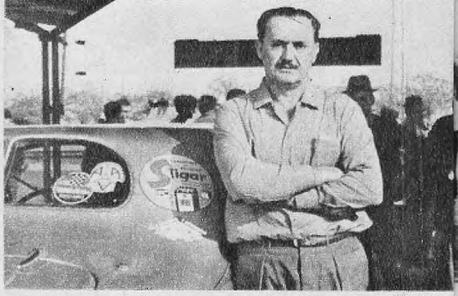
NOS ESPECIALIZAMOS EN LA SOLUCION INTEGRAL Y DEFINITIVA DE LOS PROBLEMAS DE SUSPENSION DE LOS PEUGEOT 404

CONSULTENOS EN LA CASA DE LAS DIRECCIONES

URIARTE 1887 esq. NICARAGUA - T.E. 72-8148 - BUENOS AIRES



Eduardo Casá marchó al ritmo acostumbrado. Resultó sexto, pero con nueve vueltas menos que el vencedor.



Antonio Bertolotto está en "su año". Arrima en casi todas con su F-100, pese a la nómina de ases existentes.

te Rienzi seguido por Gradassi y Ternengo en tanto Copello y Cupeiro, que habían partido en la retaguardia (Nros. 22 y 23 respectivamente) se aproximaban al pelotón puntero, porfía de la que no estaba ausente Cabalén.

• LOS TORINO AL FRENTE

En la segunda vuelta pasó al frente Ternengo seguido por Rienzi, Gradassi y Copello. A poco dirigía el lote el sanjuanino seguido a la rueda por sus compañeros. Rienzi era superado por Cabalén y Cupeiro entraba a los boxes de abastecimiento. De allí en más nadie quitó la primacía a los Torino oficiales los cuales, con sus pilotos alternándose en el comando dictaron su dura ley. Ellos no pararon nunca, en cambio sus rivales sí. Cabalén por cambio de rodado, Tarducci para solucionar primero un problema que le creó el guardabarros trasero derecho al rozar la rueda y que desapareció al sacarle a martillazos dicho guardabarros. José Morán estuvo vigoroso con el martillo en la mano. Un rato después el crack de Villa María quemó una válvula y abandonó.

También se detuvieron "Bamse" con temperatura alta en el motor, Estéfano con el embrague roto, Di Palma al cortar una varilla de válvula, Perrota con la caja hecha pedazos, Marincovich por gomas primero y, rotura del parabrisas después. Rienzi paró por poca presión de aceite y luego un bielazo, Sales, por rotura del radiador de aceite, etc.

En la 11ª ronda Gradassi le empató el record de vuelta a Cupeiro y después, con sus coequipers bajaron el régimen haciendo la vuelta en 1m.24s. y monedas, tiempo que acreció aún más al saberse más cómodos en la punta, pero que volvieron a bajar en las 30 últimas, cuando porfiaron entre ellos por la victoria.

Quizá les parezca un tanto monótono el que me esté refiriendo constantemente en esta carrera a los Torino oficiales, pero ¿es que Rafaela tuvo ese día otro nombre?

CLASIFICACION OFICIAL

Circuito de 4.624,16 metros. Recorrido total: 601.179,80 m.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs
1º	22	E. Copello	Torino	3h.07m.08s.8|10	130
2º	1	H. L. Gradassi	Torino	3h.07m.09s.4|10	130
3º	2	J. Ternengo (h)	Torino	3h.07m.09s.6|10	130
4º	6	R. Jaras	Chevrolet	3h.07m.28s.9|10	124
5º	9	R. Alzaga	Torino	3h.07m.44s.9|10	123
6º	17	E. Casá	Ford	3h.07m.59s.5|10	121
7º	15	A. Bertoloto	Ford	3h.07m.28s.7|10	119
8º	4	O. Cabalén	Ford	3h.08m.01s.9|10	119
9º	24	R. Ibarra	Chevrolet	3h.07m.55s.8|10	118
10º	13	H. A. Gimeno	Valiant	3h.08m.42s.8|10	118
11º	18	A. Martorell	Ford	3h.08m.14s.6|10	118
12º	7	H. Sales	Torino	3h.07m.57s.4|10	118
13º	21	D. López Oribe	Ford	3h.07m.30s.7|10	118
14º	20	A. Melino	Ford	3h.09m.00s.7|10	100
15º	8	C. Marincovich	Torino	2h.25m.22s.9|10	94

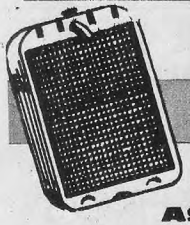
Promedio del ganador: 192,740 k.p.h.

Record de la vuelta: Nº 1, Héctor L. Gradassi, vta. 11 y el Nº 23, Jorge Cupeiro, en 4ª vta. en 1m.21s.5|10, a un promedio de 204,270 k.p.h.

Abandonaron: Nº 3, Angel Rienzi, 86 vtas.; Nº 10, "Bamse", 26ª; Nº 11, Nasif Estéfano, 72ª; Nº 12, Mario Tarducci, 56ª; Nº 14, Joaquín Perrota, 30ª; Nº 16, Luis Di Palma, 26ª; Nº 19, Nicolás Nagel, 12ª, y Nº 23, Jorge Cupeiro, en la 31 vuelta.

No largó: Nº 5, Carlos Pairetti.

Comisario Deportivo: Dr. Constancio Vaschetto. Director de la Prueba: Dr. Virgilio Márquez. Cronometrista: Sres. Santiago Fisanotti y Eduardo L. Cspart. Oficiales Deportivos: Sres. Carmelo Casuscelli, Andrés Stagnaro, Héctor Staffa y Angel Neira.



FABRICA DE RADIADORES

EL ROSARINO

Fabricantes

JOSE PASCUTTI

• HIJOS

AUTOMOVILISTAS • TAXIMETROS • CAMIONES • COLECTIVEROS
TRACTORES • UNIDADES GENERADORAS DE FUERZA MOTRIZ LO EXIGEN

ASEGURE SU MOTOR Y SU TRANQUILIDAD

1º EN CALIDAD - 1º EN RENDIMIENTO - 1º EN SEGURIDAD

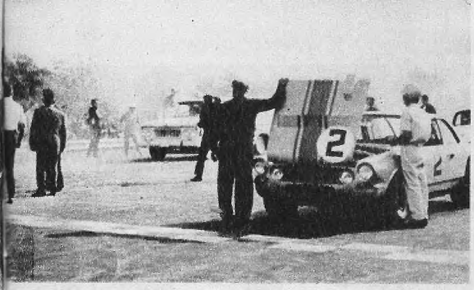
EXIJALO como lo hacen los CAMPEONES DEL AUTOMOVILISMO: GALLUZZO - RIENZI - PASAGLIA - MENDITEGUY

Fábrica: PEDRO LOZANO 5219
Alt. Lope de Vega 2600 - Cap. Fed
T. E. 53-7268

Sucursal: PASO 26
Avellaneda (Alt. Av. Mitre 1400)
T. E. 22-4345

REPRESENTANTE EN RIO GRANDE TIERRA DEL FUEGO
MECASUD S. R. L

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Se sobrecogió la gente en la largada: los coches iban a partir, cuando pasó la ambulancia con Pairetti.

Toman la presión al arrecifeño en el Hospital Italiano, llevado allí por la Asociación Argentina Volantes.

PAIRETTI VOLVERIA A CORRER EN JULIO

EL reventón, antes de largarse la carrera de Rafaela, sorprendió a Carlitos Pairetti y su copiloto Héctor Ríos sin casco ni cinturón de seguridad. La máquina cayó por el peralte dando tumbos y se pensó en algo irreparable, como la muerte del policía que fue arrollado por el enloquecido viraje del bólido del arrecifeño.

Afortunadamente, Ríos no tuvo ninguna consecuencia grave y en cuanto a Pairetti, se apreció una lesión entre la cuarta y quinta vértebra. El próximo mes, al retirársele el corset de yeso que se le aplicó, se dispondrá sobre su reaparición en julio próximo a cuyo efecto sus colaboradores y particularmente el preparador Rubén Aeid, trabajaron en la reconstrucción del Chevrolet semidestrozado.

Fue muy elogiado el gesto de IKA al poner a disposición de la Asociación Argentina de Volantes, el avión de la empresa para que fueran trasladados Pairati y Ríos a Buenos Aires.

• *La "Jaula" y el arco de seguridad salvaron la vida de Pairetti y Ríos. Obsérvese como quedó el bólido.*

¿QUIERE QUE SU FALCON o TORINO STANDARD ESTEN A LA ALTURA DE ESTOS?

PONGALO EN MANOS DEL INIMITABLE "MARCONI" Y SU SUEÑO SE HARA REALIDAD

TAPAS DE CILINDRO / ESCAPES
ARBOLES DE LEVA / AFINACION

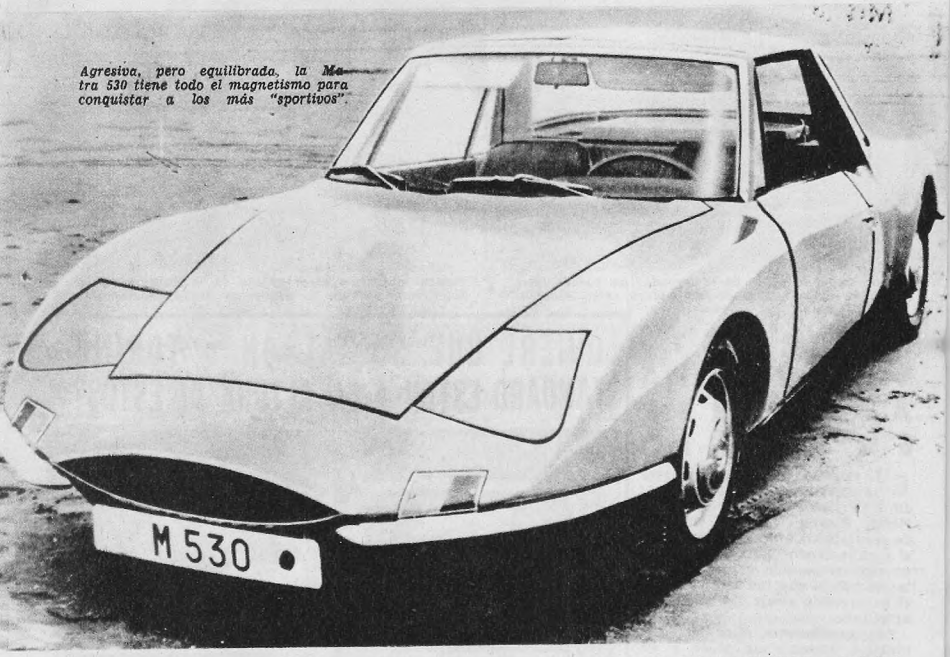
ALINEACION DE DIRECCIONES - BANCO DE PRUEBA Y ABLANDE DE MOTORES HASTA 350 HP Y 7500 RPM
BALANCEO ELECTRONICO DE RUEDAS

Y DE TODOS LOS ELEMENTOS INDISPENSABLES PARA TRANSFORMAR SU FALCON O FUTURA STANDARD EN DEPORTIVO

ESCUDERIA MARCONI

EDUARDO MARTINS e HIJO

Av. HONORIO PUEYRREDON y GALICIA
TRES ARROYOS 547 • TEL. 59-3237
ESCUDERIA MARCONI



Agresiva, pero equilibrada, la Matra 530 tiene todo el magnetismo para conquistar a los más "sportivos".

MATRA 530

UNA CUPE DEPORTIVA PARA COPAR EL MERCADO EUROPEO

DESPUES de la demostración dada en pistas argentinas por el equipo oficial Matra, de Francia, en la reciente Temporada Internacional de fórmula 3, resulta importante para nuestro público la presentación de otro automóvil deportivo destinado a la producción en baja escala. Se trata del Matra 530, carrocería tipo cupé, construida graciosamente en material plástico y equipada con un motor Ford Taunus 17 M., 4 cilindros en V y 1.699 cc. de cilindrada. El motor está colocado en el centro del coche, asegurándole una llamativa estabilidad.

Los entendidos calificaron de "original" y "curioso" al nuevo auto lanzado por la fábrica que, fundada en setiembre de 1964, ya ha impuesto su marca en la popularidad mundial.

Cabe destacar que el Matra 530, no obstante tratarse de un "sportivo" que, sea dicho de paso, viene a cubrir un vacío en el mercado francés de los automóviles en su tipo, posee dos cómodos, confortables asientos delanteros y otros dos denominados "de emergencia", por ser más angostos, en el espacio posterior. La carrocería está realizada en fibra de vidrio reforzada. Fue diseñada por el estilista creador del prototipo BRM que tiene planta motriz de 2.000 cc. y profusión de "cristalería" dimensionada en un perfil superaerodinámico.

El Matra 530 fue construido por un grupo de técnicos dirigidos por el ingeniero suizo-francés Philippe Guedon, quien tuvo a su cargo asimismo la construcción de los famosos Matra que compiten en fórmula dos y tres.

• ALTO REGIMEN

La velocidad tope signada por la fábrica para su flamante maquinita es del orden de los 172 k.p.h. y se estima que en la primera quincena de este mes de junio comenzarían a ponerse en venta los primeros ejemplares de la versión, con miras a imponerse en el mercado europeo.

Otras características técnicas del Matra 530 son los frenos a disco Bendix en las 4 ruedas, con un diámetro de disco de 21,10 centímetros. La potencia del motor es de 70 HP/DIN (85 HP/SAE) y su caja de velocidad consta de 4 marchas sincronizadas hacia adelante y una de retroceso. La altura total del auto es de 1,20 metro.

Una particularidad importante de esta unidad es que puede transformarse en "convertible" y que consume 9 litros por cada 100 kilómetros de marcha a alto régimen, en ruta.

Esta armoniosa cupé, de gran estabilidad y serenidad en su velocidad "crucero" de 160 k.p.h., tiene un capot agresivo, penetrante y armonioso con su línea modernísima. Posee 2 puertas y viene acompañada con una vasta gama de accesorios que embellecen y complementan suficientemente sus cualidades originales.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TORINO
SuprAmatic
a Industrias
Kaiser Argentina
a Eduardo Copello
al "Equipo Torino" y
a su Director Técnico
Ing. Oreste Berta
Felicitaciones!
Fric Rot Gabriel
FRIC ROT Gabriel
más poderoso,
más eficiente..!
SuprAmatic
FRIC-ROT
Gabriel
ARGENTINA
X-3103

¡COCHE A LA VISTA!...

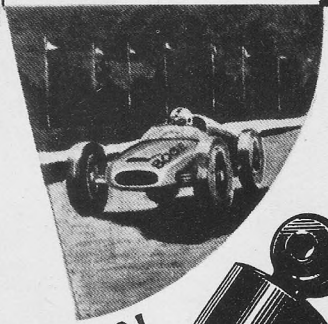
EDUARDO COPELLO

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

BOGE

BOGE

su seguro amortiguador



SEGURIDAD... EN TODOS LOS CAMINOS!

Esta es, "tecnicamente" la mejor definición del famosisimo AMORTIGUADOR "BOGE" Porque producido ahora, totalmente en el país, de acuerdo con las mismas técnicas individuales que las empleadas actualmente en Alemania, BOGE da MAS SEGURIDAD... en maniobras bruscas... frenadas violentas... o alta velocidad.

Pero... no solamente BOGE es más seguridad sino también MAS ECONOMIA! Sencillamente por su indiscutible mayor durabilidad y porque su "mullida" y perfecta amortiguación, además de brindar una magnífica sensación de marcha serena y confortable, absorbe todos los distintos desniveles de las rutas y caminos, protegiendo así las partes vitales de su automóvil.

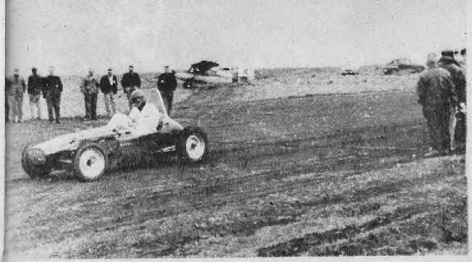
DAHER BOGE S.A.

Asociados a BOGE, GmbH
Sieg, Alemania.
Agentes y Representantes
dirigirse a:

DIFARA S. A.

Distribuidores exclusivos en el país
TRIUNVIRATO 3662 - TEL. 51-1576
CAPITAL FEDERAL.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



En típico circuito de campaña, se ve corriendo a la máquina que ahora presentamos a nuestros lectores.

Figura cumbre en su época, el trajeado Benedicto Campos charla con Arrastúa, luego de una victoria más.

EL VELOZ FORD "T" DE JUAN C. ARRASTUA

Por JUAN C. VALENTE

EN la zona bonaerense de Chillar tiene asiento el Centro Regional de Entidades Agrupadas (CREA) que preside el señor Américo Venedetto y que fomenta en la región las carreras de Ford modelo T, categoría semipreparados. De las carreras que bajo su anuencia se vinieron celebrando en Pehuajó, Tapalqué, Chillar, Azul, Sierras Bayas, Olavarría, Tandil, Necochea, Miramar y otros circuitos nos llamó la atención el comportamiento de la máquina propiedad del volante Juan C. Arrastúa. Este es oriundo de Chillar, preparó la máquina en el taller que para la atención de tractores tiene su padre en la estancia "El Porvenir" en esa localidad; en tres años fue campeón tres veces ganando 32 de las 37 carreras en que intervino.

Refiriéndonos a la máquina diremos que tiene motor de Ford T modelo del año 1917, siendo accionado por cigüeñal de Ford "A" que se sometió a endurecimiento conveniente, teniendo cojinetes construidos en metal rosado con micropelícula blanca para fortalecimiento. Las válvulas son laterales, obedeciendo a un árbol de levas también de Ford A cuya diagramación estuvo a cargo de la Casa Montal Hnos. de acuerdo a este reglaje: AAA 20 grados;; RCA 60 gr.; AAE 60 gr.; RCE 20 gr.

Tiene bielas de Ford "A" debidamente pulidas y alivianadas en 72 gramos cada una. Los pistones son nacionales "Termi" construidos en Juárez, teniendo el diámetro de 98,42 mm., lleva tapa de cilindros nacional construida en Tandil marca "Tandilfor" para válvulas laterales con cámara tipo "Ricardo", otorgando la relación volumétrica de 8,25:1.

El equipo de admisión lo forman dos carburadores Weber duales de 40 mm. de garganta, a los que envía carburante una bomba de Ford F-100 que se provee del tanque cuya capacidad es de 18 litros. Su sistema de encendido es a magneto teniendo uno marca Wico, la lubricación es del tipo forzada y posee bomba "Ika" a engranajes; su mayor régimen es de 4.900 a 5.000 r.p.m. Su embrague es original con discos de acero sin caja de cambios pues la transmisión es la original, o sea, con primera velocidad y directa.

La caja de dirección es de Ford modelo 1935, la suspensión delantera cuenta con eje seccionado al medio, con masas de Ford modelo 1946. Tiene frenos hidráulicos a campanas de doble circuito con bomba "Rosli". Las medidas generales son: 2.000 mm. entre ejes, por 1.280 mm. de trocha delantera y 1.250 mm. de posterior. El peso total es de 518 kilos, llevando ruedas de 15" con llantas de 5" y cubiertas "Cinturatto" 145/15 adelante y 185/14 atrás.

Juan Carlos Arrastúa el volante nacido en 1939 y de cuya capacidad se habla en nuestra nota técnica.

El mismo día de la otra foto con Campos, éste bandera a cuadros en la llegada marca el triunfo.

Abajo: *Cinco de esas máquinas, largan la serie con Arrastúa ubicado adelante, a la derecha*

1-5: URUGUAY (El Pinar)

• *Bandera a cuadros en alto para recibir a Miguel Angel Galluzzi, ganador con Carlos Ruesch, en su categoría. El Renault 1093 mereció aplausos.*

OTRO FALLIDO INTENTO CONTRA LOS PAULLIER

► Una nota de LAURO DOMENECH

SE preveía el triunfo de los "Paullier Brothers" en un escenario como el del ex "El Pinar", que les es tan propicio. El Morris Mini Cooper se calza en él como en un guante y dicta su ley que deben acatar todos los rivales cualesquiera sean. Pues bien, en las "200 Millas Pefect Circle", ratificaron los citados pilotos uruguayos y el dúctil y disparador auto con el que tan a la perfección sincronizan, todas las bondades exhibidas en justas anteriores sobre dicha pista y ganaron, sin ninguna clase de problemas y nada menos que con dos vueltas de ventaja sobre el binomio que desde más cerca los escoltó, el argentino integrado por Eduardo Boyadjián y Roberto Podelaborde, a bordo de un Fiat 1500.

A nuestro muchachos de la categoría Turismo les gusta correr en Montevideo y por eso fueron unos cuantos a tratar de mojarle la oreja a los Paullier. Así se formaron las parejas Nalé Estéfano-Andrés Vianini escudados en los seudónimos "Martín Fierro y Martín Aquino", tripulando un Renault R.8, Carlos Ruesch-Miguel A. Galluzzi, sobre un 1093, los citados Boyadjián y Podelaborde, "Grey Rock"-Hernán Dubourg (su hijo) en un Austin Cooper, Roberto Galluzzi-César Doria, con Fiat 1500, Osvaldo Antelo-Pablo Nicholson, con Renault 1093, "Perry Mason"-Bellini, con De Carlo y Boschi-Requejo sobre Mini Cooper, aunque este último dúo no largó. En una palabra, participaron 15 máquinas de las cuales 9 fueron argentinas y 6 uruguayas.

El espectáculo fue grato, lucido y desarrollado en una tarde que no se puso de acuerdo con el clima (lluvia y sol) deparando al espectador instantes de gran emoción. El Soberano, que acudió en gran número, encantado.

• *Víctor y Rafael Paullier con su Morris-Cooper que a la postre fue ganador de la categoría grande.*

• GONZALEZ AL PRINCIPIO

Largada estilo Indianápolis, con un Mustang de coche piloto. El primer intento fracasó por haberse adelantado algunas máquinas, entre ellas las del uruguayo Oscar M. González, que formó pareja con su compatriota Alberto Uría. En la segunda intentona la cosa fue mejor y comenzó la carrera, al frente González seguido de cerca por Hernán Dubourg y Víctor Paullier. Un trompo en el mixto (pista mojada) desplazó al quinto puesto a Víctor Paullier. Ganaba González, seguido ahora por Vianini, Dubourg y Boyadjián. En la clase "A" (hasta 850 cc.) luego de un comienzo favorable a Ruesch (2 vueltas), Antelo emparejó primero y pasó al frente después hasta que en la 21ª ronda se quedó sin acelerador (cable) debiendo detenerse para solucionar el desperfecto. Retomó el comando en su grupo Ruesch en tanto que en la clase mayor (hasta 1.600 cc.), Paullier descontó ventajas sobre González y cuando éste en la 27ª vuelta salió de pista en el mixto, se posesionó de la vanguardia el citado Paullier.

EB automotores

EDUARDO P. BOYADJIAN
automotores
Av. RIVADAVIA 5481-83 - BUENOS AIRES - T.E. 90-7606
Y AHORA TAMBIEN EN SALTA: FLORIDA 306 al 308 — SALTA
CONSULTENOS SU OPERACION EN 0-Km. TODAS LAS MARCAS PERMUTAS Y CONSIGNACIONES

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

• VUELCA ESTEFANO

El entusiasmo provocado por la cercana porfía entre González, que buscaba nuevamente la punta y Paullier, que la defendía, atrajo a la multitud, más aún cuando ambos se alternaron en el comando del lote. Se cumplían una hora y media de carrera (55 vueltas) cuando Paullier se detuvo en su box con problemas de corriente y González que venía siendo asediado por Vianini-Estéfano resultó superado por esta pareja que tomó la punta; sin embargo, mientras conducía Nasif Estéfano, el Renault R.8, sufrió un espectacular vuelco en el curvón, felizmente sin consecuencias físicas para el volante tucumano. En gran gesto, Uría, que corría el R.8 que había estado en manos de González, y "Lito" Galluzzi se detuvieron a auxiliar a Nasif. En la clase "A" seguía puntean-do Ruesch-Galluzzi en tanto Antelo-Nicholson achicaba ventajas y superaba al otro dúo participante en ese grupo, que constituían Pedro Passadore (hermano del malogrado "Beco") y Juan C. López.

• MANDA PAULLIER

Al promediar la competencia se hizo cargo Rafael Paullier del coche puntero de la carrera y que había conducido su hermano Víctor y siguió ostentando el liderazgo, perseguido por el binomio argentino Boyadjián-Pedelaborde en tanto que los autos de Uría-González y Morás-Rodríguez sostenían una firme lucha. En la otra "clase" Ruesch-Galluzzi vieron más facilitada su labor al resentirse nuevamente el 1092 de Antelo-Nicholson el que entró a los boxes con el embrague roto, saliendo en esas condiciones tan desfavorables a piloteario Nicholson, quien con todo demostró capacidad y luchó sin desmayos por una mejor colocación, que no pudo concretar pues Passadore-Rodríguez se posesionó del segundo puesto y así llegó al final, detrás de Ruesch-Galluzzi, con holgada ventaja.

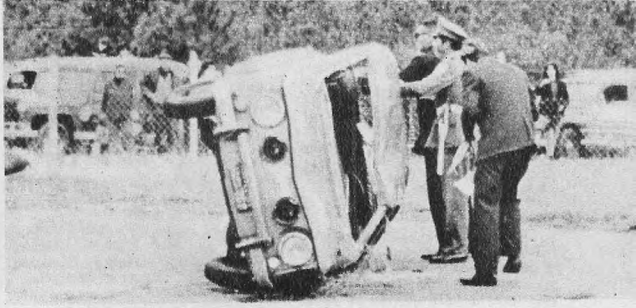
Cuando estaba por terminar la competencia y con las posiciones ya prácticamente definidas en cada uno de los dos grupos, comenzó nuevamente a llover lo que trajo un nuevo interés a la carrera; sin embargo todo quedó como estaba. El muy eficiente esfuerzo y la excelente conducción de la pareja argentina Boyadjián-Pedelaborde, no pudo concretar sus anhelos de alcanzar al "inalcanzable" Morris de los Paullier y los hermanos uruguayos triunfaron finalmente por amplio margen sobre sus bravos rivales.

De las 15 máquinas que largaron llegaron 8, lo hicieron 3 en la "clase" "A" y 5 en la "B", abandonaron 7: "Margarita-Requejo" al trabarse el motor; Brané-Di Bernardino (Argentina), al romper la bomba de aceite; "Grey Rock"-Dubourg, por quemar el embrague; "Perry Mason"-Bellini, al fundir el motor; Caporaletti-Bauzada (argentino) quien rompió motor al saltar una biela y Vianini-Estéfano por el ya citado vuelco del tucumano.

CLASIFICACION

Clase "C" hasta 1.600 cc.: 1º Víctor y Rafael Paullier (Morris Cooper) 120 vts. en 3h.18m.30s., Promedio: 97,720 k.p.h.; 2º Eduardo Boyadjián-Roberto Pedelaborde (arg.) Fiat 1500 con 118 vts. y 3h.18m.53s.1/5; 3º Oscar M. González y Alberto Uría (Renault R.8) 118 vts. en 3h.19m.40s.2/5; 4º Héctor Morás-Oscar Rodríguez (Renault R.8) 117 vts. 3h.18m.41s.4/5; 5º Juan Sarubbi-Ruber Mainentti (A. R. Giulia) 116 vts. en 3h.19m.40s.2/5.

Clase "A" hasta 850 cc.: 1º Carlos Ruesch-Miguel A. Galluzzi (Arg.) Renault 1093 116 vts. en 3h.20m.34s.2/5; 2º Pedro Passadore-Juan C. López (Renault 1093) 112 vts. en 3h.19m.25s.2/5; 3º Osvaldo Antelo-Pablo Nicholson (Arg.) (Renault 1093) con 107 vts. en 3h.19m.23s.2/5.



• *El Renault R.8 que piloteaba Nasif Estéfano aparece volcado en el curvón. El accidente se produjo al quedar la máquina sin frenos. Nasif salió ileso.*

¿LA RECTIFICACION DE SU MOTOR FIAT PARA Ud. ES UN PROBLEMA?

NO SE AFLIJA

MARATEA & Cía. LE BRINDA LA SOLUCION QUE ESPERA

SUS EXITOS EN EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO AVALAN EL PRESTIGIO DE MUCHOS AÑOS QUE CARACTERIZA SU LABOR

MARATEA & CIA.

BUCARELLI 1657-T.E. 52-2595 - BUENOS AIRES

Fabricamos Pistones Especiales FIAT 1500 para Competencia

—Lo veo muy eufórico, Mangia, ¿qué se trae?

—¡Casi nada!. Después de la primicia de COCHE A LA VISTA sobre los cambios en la Comisión de Carreras del ACA, me imagino que sabrá que también se confirmará lo que se consignó sobre la Deportiva.

—Algo habíamos husmeado, pero usted parece que sabe más...

—Bueno, anote que para "emparejar" lo del capitán Gianelli en el ACA, pondrán en la CDA un presidente marino, también. El gran movimiento que se ve en el 7º piso del edificio de la avenida del Libertador presagia grandes novedades para la próxima asamblea.

—Se vino con todo, pero... ¿que más?

—Hay bronca entre los que se fueron del ACA porque parece que hubo muchas "digitaciones", quedando algunos que trabajan y son entusiastas y conocedores del ambiente, a la vera del camino.

—¿Y entonces?

—Que el doctor Carman no se entera de lo que está pasando y de la dictadura imperante en el séptimo piso, según aseguran los que se fueron... Y no sólo en el séptimo, sino también en el octavo...

—¿Y los del interior qué opinan?

—Silenciados, como siempre. Habían pedido la organización de una importante carrera TC en el autodromo del parque Alte. Brown y ya había criterio formado, favorable, pero los representantes del ACA en la Deportiva, temerosos de que la unión de los del interior plasmara la temida Federación Automovilística, capaz de quitarle al ACA "su tiranía", dieron marcha atrás y se dejó a los de tierra adentro sin la carrera. Los fondos los iban a destinar a la construcción de la Casa de los Clubes del Interior...

—Bueno, pero la idea seguirá en pie, ¿no?

—Es un viejo sueño que no descansarán hasta convertirlo en realidad, pese a quien pese.

—Cambiamos tema, para no ponernos pesados. ¿Qué más sabe?

—Que el Automóvil Club de Río Cuarto resignó su competencia porque desde la Asociación de Corredores de TC se envió una nota imponiendo determinadas condiciones. Los cordobeses dijeron nones y a otra cosa.

—¿Y el comunicado? Mire que no dice nada de eso.

—Ya lo sé. Tanto que aquí lo traigo y se lo leo: "Por razones de orden económico y ante la inseguridad de poder ofrecer una competencia acorde a los merecimientos de la afición automovilística y de los socios de la entidad, el AUTOMOVIL CLUB RIO CUARTO ha resuelto no realizar la prueba de Turismo de Carretera que se había programado para el día 4 de junio próximo en el Autódromo Ciudad de Río Cuarto". Firman Juan José Ficco, presidente y Juan José Marchisio, secretario. Lo expidieron el 16 de mayo y las razones de orden económico fueron causadas, póngale la firma, por lo que pedían los corredores. ¿Qué tal?

—Que usted no se anda por las ramas. Y me parece que tiene más en sus alforjas. ¿O no?

—Mire, estuve pensando que cada vez hay más carreras y más complicadas y con largas nóminas de participantes...

—No dice nada nuevo...

—Si me interrumpe, no. Lo nuevo es lo viejo.

—¿Cómo?

—Claro. Con mucho más trabajo, el doble o el triple, sigue siendo magra la vieja dotación de personal de la CDA en sus oficinas. No hablemos de los bajos sueldos que cobran los muchachos, pero, además, están recontra recargados. Y los viernes los mandan a las carreras, dejando en banda a los que necesitan informarse. Se atiende de mal, pese a la gran voluntad de Casuscelli, Pisani y Bianco. O de Arnaiz y Neyra. Incluso, están atrasados en las anotaciones y hay errores, porque no tienen personal para controlar lo que se anota. Más todavía: la tarea improba no les da respiro y ¿la verdad?, asombra que puedan atender tanto con tan escasos medios.

—No habrá plata...

—¡Qué va! Guardan dinero en Cuentas Bancarias. ¿Para qué? ¿Por qué? Cientos de personas desfilan diariamente por ahí y no me explico cómo los empleados pueden soportarlo. ¡Palabra!

—¿Qué sabe del Gran Premio de Turismo?... ¿Se hará?

—Mire, tanto no me animo a decirle, pero desde ya puede anticipar que existe mucho movimiento. Ika y Peugeot han iniciado gestiones ante la Deportiva para homologar el Torino y un nuevo caño de escape, respectivamente.

—¡Interesante!

—Y agregue que Fiat pidió fichas nuevas para la homologación del 1500 C y el 1500 cupé.

—Quiere decir que se están preparando con todo.

—Y que la Deportiva no se duerme para sancionar, ¿vio?

—¿Se refiere a Roux?

—No, eso es viejo. Le hablo de las piñas que se tiraron Angel Monguzzi y José Fittipaldi el 12 de marzo en el autódromo. A Monguzzi le metieron 6 meses por la cabeza...

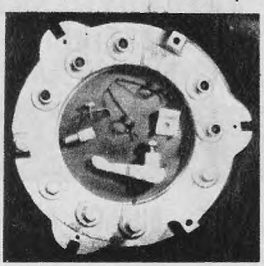
—¿...y a Fittipaldi?

—Un apercibimiento, nada más. Y no me pregunte más, que me tengo que ir.

—¿Se puede saber dónde?

—Le dije no más preguntas. No hay respuesta. Hasta la próxima

¡NO MAS PROBLEMAS EN EMBRAGUE! UTILIZANDO EN SU AUTOMOTOR



LA PLACA DE EMBRAGUE FLOTANTE

¡NO MAS ROTURAS! SEGURIDAD 100 x 100°/o

NUEVO TIPO DE PLACA DE EMBRAGUE
REGISTRADA PARA EMBRAGUE BORG & BECK

• PARA FORD F - 100 • 350 • 600
• MERCEDES BENZ 350 • 1112 • ETC.
• CAMIONES Y COLECTIVOS • TRACTOR SOMECA Y OTROS

DOMINGO Y ROBERTO GIMENO
SAN FERNANDO 124 • T. E. 755 - 0497 • SAN ANDRES F. G. B. M.
ATENDEMOS CUALQUIER CONSULTA

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Luis Elías Sojit, como siempre figura fundamental en todo acto deportivo, frente al joven preparador Oreste Berta, de los Torino, en la fiesta realizada en Rafaela.

El más sensacional competidor en las primeras competencias de TC de este año, Eduardo Copello recibe el trofeo "Coche a la Vista", artesanía de Casa Belluni, de manos de Ricardo Santi, del club organizador.

ENTREGA DE PREMIOS EN RAFAELA

El chileno Raúl Jaras recibe de manos del Ing. Juan R. Báscolo, tradición en las carreras rafaelinas, el trofeo "Pedro Fiore" que perpetúa la memoria del inolvidable comentarista. La fiesta del C. A. Rafaela fue brillante y digna rúbrica de la carrera

1942 25 AÑOS de TRABAJO 1967 y PROGRESO

"MARIANO ACOSTA"

SOC. ANON. COM. é IND.

CON 22 SUCURSALES

PRESENTA LA LINEA MAS COMPLETA EN CUBIERTAS DEPORTIVAS Y ESPECIALES PARA ALTA VELOCIDAD

EQUIPE SU AUTOMOVIL

FIAT 600 - 1500
PEUGEOT 403 - 404
FORD FALCON
D. K. W.
VALIANT
CHEVROLET

CON LO MEJOR Cinturato

GUIESE POR LOS QUE SABEN: PAIRETTI, EMILIOZZI, BORDEU, MANZANO, CABALEN, RIENZI, y TODOS LOS PILOTOS DE TURISMO DE CARRETERA USAN "CINTURATO"

SOLICITELAS EN

MARIANO ACOSTA S. A. C. I.

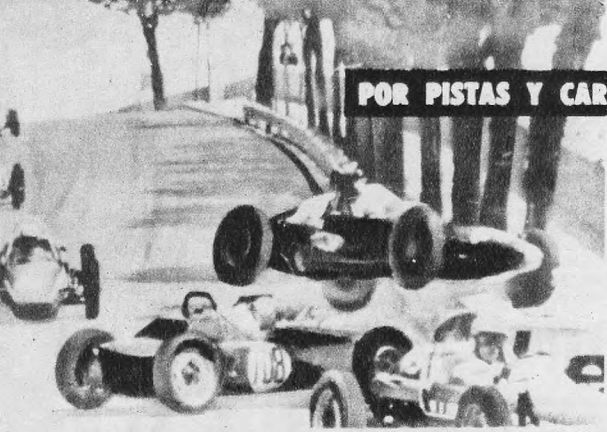
SEGURIDAD EN LA VELOCIDAD

CASA CENTRAL: DIRECTORIO 3701-15

Tel. 67-3137 y sus 22 Sucursales en todo el país.

POR PISTAS Y CARRETERAS DEL MUNDO

► Con VERTIGO



Momento dramático durante la competencia de Montecarlo, donde perdió • su vida la esperanza italiana, Bandini. Véase "volar" el auto de Brittan.

La siempre bella princesa Grace • y Rainiero, entregan el trofeo a Hulme ganador, al lado Brabham.

CUANDO los periodistas europeos ponen ojo en algo, es que hay una razón. Rindt fue, por ellos, calificado en 1966 como "el piloto recomendado para 1967". Y, hasta este momento suyos son cuatro triunfos en cinco pruebas de la temporada. El austriaco de alma gitana resultará así para el "viejo" Brabham, el alentador segundo (lo permitirá Denis Hulme?), para el caso de su retiro prematuro de las carreras. Porque Brabham está un tanto deprimido: este año suya no es la fortuna. Viene de lejos, muy fatigado de todo. Inclusive hasta... de ganar!... de ganar, como piloto y como constructor.

Carrera Internacional del Eifel-Nurburgring-Alemania. 30ª edición —Treinta giros a un circuito de 7.747 m. para totalizar 232,410— GANO: Joachen Rindt (Aust.) Brabham-cos F. 2 en 1h.35m.40s. 4|10, a 145.678 (Mejor vuelta: él mismo, 142,895 k.p.h.); SEGUNDO: John Surtees (G. B.) Bola-BMW 1h.36m.36s.3|10; TERCERO: Jackie Ickx (Bél.) Matra-cos, 1h.38m.33s.8.|0; CUARTO: Hubert Hahne (Alem.), con la nueva BMW, 1h. 37m.27s.8|10 y QUINTO: Piers Courage (G. B.) 1h.37m.28s.2|10.

• Mario Andretti (It. Am.) ganó las 150 Millas de Trenton, apertivo tradicional de las 500 de "Indi". Con su Ford, motor a popa se impuso en el óvalo de Nueva Jersey, en 1h.21m.36s. 3|5, a 175,730 k.p.h., pulverizando la marca top. de A. J. Foyt, 1958, que estaba en los 168,940 k.p.h.

• POSTER TRIUNFO DE BANDINI

Que Italia tiene una evidente mala fortuna con sus pilotos se da en el repetido caso de la muerte de Bandini. Apenas acallados los aplausos de su magnífica victoria en Monza, con Chris Amon como co-piloto (y está es la verdadera aplicación de tal palabrita), ocurrió lo de Montecarlo. El circuito de 5,7 km., vio el duelo de las Chaparral contra las rugientes Ferrari. Y el público, que intuye, se dio cuenta que Bandini mostraría su mano maestra y la calidad de sus máquina debutante, la esperada 330-P4. Quisiéramos, en homenaje al campeón vencido, narrar toda su lucha. Pero el resultado lo dice en síntesis: PRIMEROS: Bandini-Amon (It.-N. Zel.) 5h.7m.43s., a 196,934 k.p.h.; SEGUNDOS: L. Scarfiotti-Mike Parkes (It.-G. B.); Ferrari 330-P.4 en 5h.10m. 59s.2|10; TERCEROS: G. Mitter-J. Rindt (Al.-Aust.) Porsche-Carrera 10, en 5h. 9m.7s. (4 v. perdidas, pero primeros en la 2.000 cc.); CUARTOS: H. Muller-N. Vaccarella (Al.-It.), Ferrari P-3; 5 v. p. Mejor giro, Bandini-Amon (13º), 2m.55s.8|10 a 205,616 k.p.h.

• FORMULA 3 y 2 EN SILVERSTONE

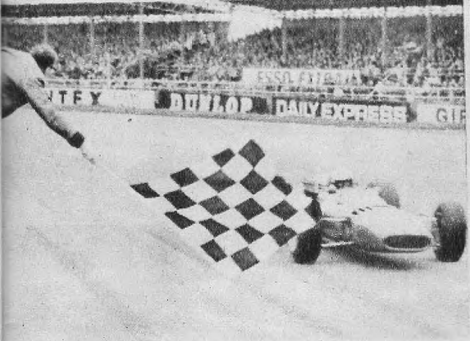
Silvertone (piedra de plata) sirvió para un nuevo cotejo internacional. El "Trofeo Internacional" sirvió para una pulsación de las fórmulas menores, 3 y 2. Se corrió muy fuerte. El Trofeo "Caravan International" 25 v., 75 millas, 120,675 km. fue ganado por el local Peter Westbury (Brabham) 41m.35s.8|10; SEGUNDO: Maurice Nunn (Fr.) LOTUS, a 2|10; TERCERO: Alan Robinson (G. B.).

Para F. 2, pista insegura por la pátina de aceite derramado, se logró un promedio altísimo con la nueva Ferrari 12 x 3 v. PRIMERO: Mike Parkes (B.) Ferrari, 244 km., en 1h.39m.25s. a 184,510 k.p.h.; SEGUNDO: Jack Brabham (Aust.) Brabham; 1h.19m.57s.8|10; TERCERO: J. Siffert (Suizo) Cooper-Mas:

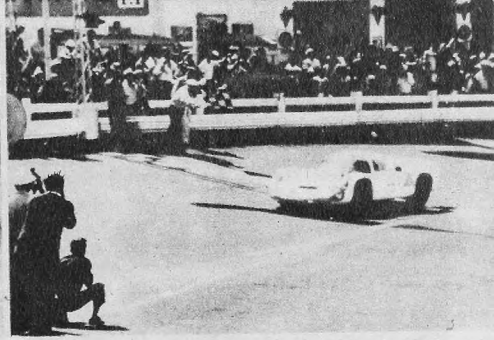
Casa "BARILARI"
Ex-Socio de Casa JULIO
Sres. AUTOMOVILISTAS
PROTECRIS
PROTECTORES PARA PARABRISAS
CERRAJERIA
GRAN LOCAL CUBIERTO PARA REPARACIONES • PERSONAL ALTAMENTE CAPACITADO

CRISTALES de SEGURIDAD
AHORA PARA SU COMODIDAD PONE A DISPOSICION DE USTEDES SU NUEVO Y AMPLIO LOCAL PROPIO SITO EN:
Av. JUAN B. ALBERDI 2974 - 76
(a pocos metros de San Pedrito)
Colocación y Venta de CRISTALES DE SEGURIDAD
Especialidad en CRISTALES CURVADOS
COLISAS Y PERFILES DE GOMAS, para Automóviles y Camiones cualquier tipo y modelo
STOCK COMPLETO EN TODA LA LINEA
RETENGA ESTA DIRECCION: Av. JUAN B. ALBERDI 2974 - 76 - T. E. 61 - 8452 CAPITAL

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



En Silverstone la bandera a cuadros consagra vencedor a Mikes Parkes, con una Ferrari de fórmula uno.



La carrera más antigua del mundo, que sigue disputándose, es la Targa-Florio. Llega el Porsche de Hawkins.

1h.19m.57s.6/10; CUARTO: G. Hill (británico) Lotus, 1h.19m.58s.

• BELGICA Y MONACO

A 196,902 km. por hora Icks-Rees ganaron los 1.000 km. belgas en Francochamps. El Ford-Mirage alcanzó tal performance sobre el Porsche de Hermann-Siffert: 1º) Jacky Icks (Bélgica); Alan Rees (G. Bretaña) con Ford Mirage, 71 vtas. en 5h.9m.46s.; 2º) Hermann-Siffert, con Porsche 910, 80 vtas. en 5h.11m.4s.; 3º) L. Bianchi-Attowood, con Ferrari P3, 70 vtas. en 5h.11m.35,9s. 4º) Hawkins-Epstein, con Lola Chevrolet, 69 vtas. en 5h.11m.35s.9/10; 5º) Scarfiotti-Parkes, con Ferrari P4, 69 vtas. en 5h.10m.7s.

Sobre los 3.145 m. del tobogán monegasco, en Montecarlo, se disputó sobre 314,5 km. la segunda prueba de cotejo para el Mundial de Conductores, 67. Maguer el accidente fatal a Bandini, su extracto deportivo, excelente. Clark apuntó la mejor vuelta en 1m. 30s.6/10, pero Denis Hulme impuso su clase (N. Zel.) ganó en 2h.34m.34s.3/10, a 122,143 k.p.h.; SEGUNDO: G. Hill (G. B.) LOTUS, a 1 v.; TERCERO: Ch. Amon (N. Zel.), Ferrari, a 2 v.; CUARTO: B. McLaren (N. Zel.) Mc Laren, M. 4-B a 4 v.; QUINTO: Pedro Rodriguez (Mex.) Maserati, a 4 vts.

• R.P.M.

Las 8.000 curvas del Circuito de la Madonie Italia (Targa Florio) dieron satisfacción a la Porsche Carrera 2.195 cc. tripulada por Hawkins (Austr.) y Stommelen (Al.), cubrieron el recorrido de las 10 vtas., equivalentes a 720 km. en 6h.37m.01s., a un promedio de 108,593 k.p.h.

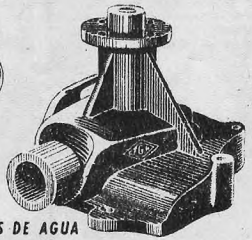
En Siracusa un "puesta!" de las Ferrari, "a pedido" de la firma. NADA MAS RIDICULO en el deporte. Además, prohibido olímpicamente (No defensa de la chance) ¿para cuándo en el automóvil? La clasificación final fue ésta: 1º) Ernesto Brambilla, 59m.13s.7, a un promedio de 144,964 km.; 2º) Carlo Facetti (Ital.), Brabham, 59m.13s. 9/10; 3º) Geky Russo (Ital.), Matra, 59m.14s.2/10, y 4º) Svarris Thoroddsson (Island.), De Sanctis, 59m.15s.9/10. El record de vuelta lo estableció este piloto con 58s.8/10, a un promedio de 148 km. 546 metros.

- El británico John Surtees, con su Lola, ganó el Gran Premio de Luxemburgo para F. 2, por suma de tiempos. En la primera serie llegó 3º, ganando su compatriota Jim Clark, con un Lotus, escoltado por Jean Pierra Beltoise. En la 2ª triunfó Surtees aventajando a Jack Brabham y a Beltoise.
- Porsche dominó ampliamente los mil kilómetros de Nürburgring, ocupando los tres primeros puestos. Primeros: Udo Schuetz-Joe Buzetta, en 6h.54m. 12s., promedio 145,500 k.p.h.; Segundos el equipo Paul Hawkins-Koch.

AL SERVICIO DEL REPUESTO AUTOMOTOR

La más alta calidad, precisión y garantía

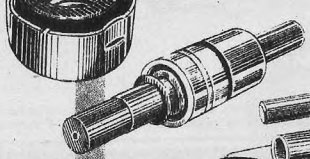
Empaquetaduras



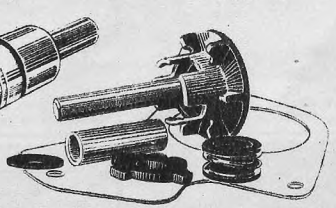
BOMBAS DE AGUA

Para todo clase de automotores

INDUSTRIA ARGENTINA



Ejes a rodillos



Juegos de reparación

una marca que inspira confianza

FABRICANTES

F. GONZALEZ e HIJOS

ADMINISTRACION Y VENTAS:

STGO. DEL ESTERO 1518/20 • T. E. 27 3510 • BS. AIRES

Fábrica:
TALCAHUANO 859
BANFIELD
F.C.G.R.

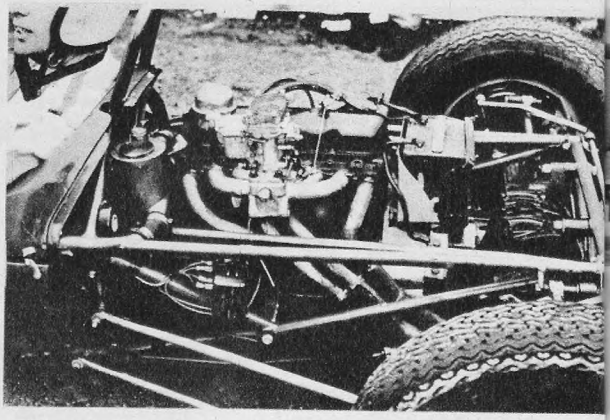
Representantes en Mar del Plata:
MORENO Y LENTINO
Avda. COLON 3864

PARA PILOTOS NOVELES: EL "FORMULA FORD"

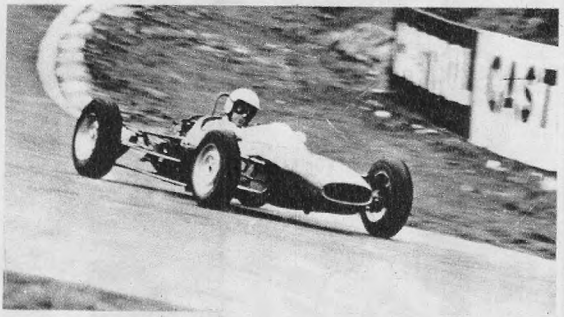
AHORA los aficionados británicos están en condiciones de adquirir por un precio casi tres veces menor de lo que cuesta un coche de carrera de Fórmula 2 ó 3, el llamado "Fórmula Ford", muy apto para los que se inicien en automovilismo deportivo. Está diseñado con el objeto de brindar a los volantes noveles una máquina veloz, de bajo costo y con la cual se puede competir y a la vez perfeccionarse en las técnicas de conducción de carrera.

En la actualidad la mayoría de los coches de Fórmula 2 y 3 son impulsados por motores Ford y un prototipo para Fórmula 1 de esa marca está en vías de desarrollo. En los dos primeros casos se trata del motor con que está equipado el Ford Cortina 1500 especialmente modificado para competencias. El denominado "Fórmula Ford" es el 1500 cc. "standard", tal como el que impulsa a las unidades de serie, sin modificaciones de ninguna especie.

John Blunsden, conocido periodista extranjero especializado en automovilismo deportivo, realizó recientemente un "test" del prototipo. De sus conclusiones sobre el "Fórmula Ford" transcribimos un párrafo que resume las principales características de la unidad:



• *Este es el motor standard Ford Cortina GT con el que está equipado el novel "fórmula Ford". El chasis es tubular y corresponde al Lotus 31. Es veloz.*



• *Allí va, en plena curva, "prendido" al piso. Con el motor 1500 cc. standard, ruedas de acero y neumáticos comunes, hay velocidad a bajo costo. Y fuerza.*

"No es este el primer intento de popularizar un coche de carrera ofreciendo una versión de bajo costo, pero habiendo ensayado el prototipo "Fórmula Ford" construido por "Motor Racing Stables", de Brands Hatch, pienso que estamos frente a una unidad con muchas posibilidades de lograr ese propósito. La combinación del chasis de un Fórmula 3 (en este caso el del Lotus 31 y el del Repco Brabham, o cualquier estructura de tipo tubular) con un motor standard Ford Cortina G.T., montado sobre ruedas de acero y neumáticos comunes, da como resultado una máquina veloz y de bajo costo de mantenimiento."

No hay duda que el "Fórmula Ford" será un paso concreto y efectivo de poner la práctica del automovilismo deportivo al alcance de un público cada vez más numeroso y más entusiasta.

LUIS PASETTI

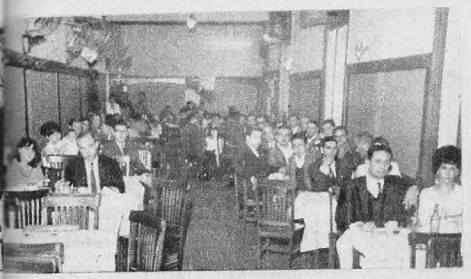
NSU REPUESTOS N.S.U. PRINZ

DE CARLO Y PEUGEOT

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

Avda. PAVON 4867 · T.E. 241-1828 · LANUS

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



• *Aspecto parcial del salón donde se reunieron los socios del flamante club BMW, signo de una nueva era.*

"FIESTA MUNICH" Y AMBICIOSOS PROYECTOS DEL NUEVO CLUB BMW

PESE a problemas planteados por los titulares del restaurante contratado oportunamente, lo que causó trastornos a último momento en cuanto a organización y asistencia de invitados, se llevó a cabo exitosamente la anunciada Fiesta Estilo Munich programada para el 19 de mayo último por el Club BMW Argentina. La "tenida" gastronómica se concretó, finalmente, en el Munich de Palermo, Santa Fe 4419, dando la bienvenida a los asistentes el conocido "Perry Mason", quien en emotivas palabras aludió a la necesidad de que todos los usuarios de la conocida marca BMW (De Carlos, Isard, etc.) se aglutinen en la flamante entidad que, como se sabe, tiende a la obtención de numerosos beneficios para sus asociados, incluso la participación en competencias en equipo y fomentar el espíritu alto de amistad, colaboración y asistencia mutua en cualquier emergencia.

También usó de la palabra el doctor Alfredo Maschiocchi, quien propuso que en la próxima asamblea general se formalice un petitorio a la Comisión Deportiva Automovilista, en representación de los 45.000 usuarios de elementos BMW, para que en la clase "A" de la categoría Turismo puedan seguir participando máquinas con homologación vencida, tratándose de fábricas que cerraron sus puertas en nuestro país. El apoyo a esta ponencia significará para el usuario, si se concreta, la actualización de sus propias unidades que equivale a su rejuvenecimiento.

Causó excelente impresión durante la cena la presencia espiritual del as Rogelio Scaramella, cuyo telegrama se leyó y fue largamente aplaudido, ya que el conocido piloto no pudo acudir personalmente al acto. Estuvieron presentes, en cambio, figuras como la de "Klear", Juan de Dios y representantes del Cuerpo de la Policía de Tránsito.

La parte gastronómica fue muy celebrada, escuchándose muy buena música alemana a cargo del conjunto Isar-Quartet. Gustaron los noticiosos cortos proyectados, que pusieron la nota automovilística que fue, además, vivencia permanente durante la reunión.

Todos los presentes, que debieron ser muchos más a poco que la informalidad de un empresario no hubiera perjudicado los planes y arreglos efectuados para esta celebración, se comprometieron a concurrir el 10 de junio corriente a las 20 horas a la reunión convocada para todos los "tuercas" de BMW en Las Heras 3347.

Este tipo de manifestaciones aportan, sin duda, incentivos importantes para las manifestaciones mecánico-deportivas. También significan para el automovilista no sentirse solo, ni aún en plena ruta, a muchos kilómetros de centros poblados. El ejemplo debería cundir y multiplicarse.

• *De izquierda a derecha los señores Parra, Iturralde, "Perry Mason" y Gutkowski, en plena animación.*

PARA COPAS, TROFEOS Y MEDALLAS

CASA BELLUNI

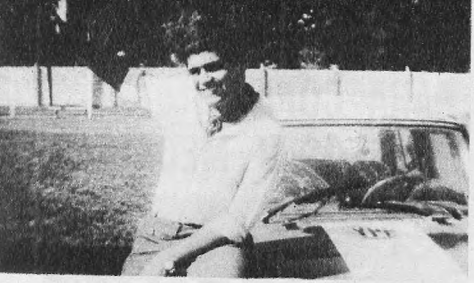
FRONTI y Cía.

SOLICITE CATALOGO ILUSTRADO

CANGALLO 1161

T. E. 35 - 1282/0562 • BUENOS AIRES

Sucursal: URUGUAY 170 • T. E. 45 - 9011



• *Empiezan a conocerlo. Nombre: Roberto L. Pachelo, es de Pilar. Le compró el auto a Arana, ganó y asombró.*

► Una Nota de **CARLOS A. POZZI MONTAÑA**

165 unidades móviles dentro de un perímetro de 67 Kms. de los que en un 60 % pertenecían a un polvo llamado tierra, como fue el trazado de esta nueva y excitante Vuelta de Lobos, nos enfrascaba a todos bajo una imagen de que la carrera tendría "piñas", en gran serie y para todas las exigencias; aparte del previsible taponamiento de los más lerdos, —sin definir categoría—, en las prolongadas y muy "tecnistas" rectas de tierra virgen.

Sobre la jornada en sí, aunque no potencialmente, las tesituras previsibles se vieron confirmadas.

El polvo, tan temido, no fue tanto. Los taponamientos, de forma. Y los golpes de techo, aunque en crecido número, —alrededor de la docena—, sin consecuencias. Sobre ellos, en sólo una curva, hubo 5 anotados. Sin faltar el vuelco absurdo por inmadurez competitiva.

Este cronista; responsable y firmante; ubicado sobre la unión de la tierra con el asfalto, tuvo oportunidad, reiteradas veces, de asistir a cualquier tipo de maniobras diametralmente opuestas a consejos y códigos del "Manual de

4 MORDISCOS DE LOBOS

• *Emilio Parisi dio otro halago a sus adictos en 25 de Mayo. Su victoria viene a confirmar que de él se habla.*

Horacio Gastién, consiguió un íntimo halago. Aunque nadie lo notó. Venció en la de 851-1150.

• *Y van... No se sabe. Incontable. Scaramella de nuevo, un carbónico. Quizá, el grupo "A" sea "S".*

► Fotos **DIEGO O. SALABERRY**

Taruffi". Por lo que llegó a estimar que el 50 % más 1 de los inscriptos, desconocían la existencia de tales normas de manejo, y también de muchas otras que rigen sobre las exquisiteces de una buena conducción.

Es más, cuando podía atribuirse a desconocimiento de zona, los que llegaron a completar el mínimo indispensable de vueltas para clasificarse, repetían los mismos errores desde su comienzo.

En el porcentaje menor de aptos, unos, los desconocidos de siempre, sin resaltar por brillantes, no pecaban por impedidos.

Otros, muy inferiores, restaban para los virtuosos, que con exceso de cualidades o no, formaba el grupo minoritario de los que mandan, terminen o no su misión. Aquí, su diferencia sobre el resto.

• SCARAMELLA, BIS

En brevísima reseña de grupos, comenzamos por el "A". El tono repetido del bragadense Scaramella, es, como "el equipo de José". Pese a no ser ganancioso ni mucho menos en la 1ª vuelta, ante el "malón" de la 700, en la siguiente los mató.

El triunfador de todas las competencias en que intervino en el corriente año, prosigue eximido con mención de honor.

Gallo, reencontrado, y con muy buena conducción concluyó trac él, "Klear" Bessia, con poca velocidad y muchos contratiempos, alcanzó a "picar" 3º.

• PARISI Y GASTIEN EN LA "B-C"

Emilio Parisi, con este nuevo triunfo, prosigue reafirmando que hace tiempo lleva nombre propio, siendo su victoria loable e inobjetable. La que fue hostigada sólo por Antelo, hasta que éste tras romper la barra estabilizadora y más luego, la bomba de aceite, claudicó, terminando 4º.

El rosarino Alberto Depego, llegó segundo de Parisi, cumpliendo uno de sus mejores desempeños, similar a aquella carrera en Capilla del Monte en septiembre de 1964, la que no pudo ganar. Bomamici 3º, arremetió sobre el final, tras tener problemas en un caño de nafta al principio. De Antelo 4º ya hablamos.

Vencedor del grupo "C" y 5º en la fusión "B-C", fue Horacio Gastién. Es la 1ª prueba del año que tuvo más de 6 largados, 11 en total.

El bahiense Queheille, 7º, colocó el 2º Auto Unión, por tal razón se ubicó en la "C".

El vacío expuesto por Copello, con sus triunfos y parciales apiñ antes, es muy difícil de llenar. Empero, considerando al mendocino un "fuori-serie", los que cumplen los contemporáneos adeptos a Renault es muy aceptable.

Resta la última mención para "Transfer", que con su parcial hasta la 2ª vuelta, nos hizo rememorar los tiempos idos de don Vicente Formisano con su Auto Unión.

• GRUPO "D" - UN NUEVO AULLIDO; PACHELO

Finalmente. En la "D", el 4º mordisco de lobo lo dio magistralmente el lobezno de Pilar, Roberto L. Pachelo, que con el Fiat "1[illegible]" ex-Arana, hizo arrepentir a la barra de "Automóviles [illegible]rear" retirarse de las competencias.

Si bien [illegible] Pachelo en su 5ª intervención, es la primera

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CLASIFICACION POR CATEGORIAS

Circuito de 67,150 Km. Recorrido total: 462,900 Km.

CLASE "A"

Cl.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	1	R. Scaramella	De Carlo	3h.23m.10s.3/10	6
2º	2	J. C. Gallo	De Carlo	3h.25m.42s.	6
3º	10	"Klear"	De Carlo	3h.27m. 1s.	6
4º	4	"Perry Mason"	De Carlo	3h.32m.39s.5/10	6
5º	11	"Beco"	De Carlo	3h.35m.31s.3/10	6
6º	5C	P. Medina	De Carlo	3h.43m.11s.5/10	6
7º	9	J. Sampayo	De Carlo	3h. 4m.57s.6/10	5
8º	30	"Folco-Pelossi"	De Carlo	3h. 5m.55s.5/10	5
9	51	J. Pardo	De Carlo	3h.17m.42s.3/10	5
10º	34	"Cisco"	De Carlo	3h.19m.35s.8/10	5
11º	56	E. Piñeyro	De Carlo	3h.23m.32s.8/10	5
12º	35	F. Cester	De Carlo	3h.27m.24s.6/10	5
13º	24	L. Iturraide	Isard	3h.29m.48s.1/10	5
14º	26	E. S. Germes	NSU	3h.00m.06s.4/10	4
15º	42	C. Fuentes	Citroen	3h. 1m. 1s.4/10	4
16º	27	J. Dellegrazie	De Carlo	3h. 6m.10s.6/10	4
17º	18	C. Costes	De Carlo	3h. 6m.47s.8/10	4
18º	16	"F. Latorre"	De Carlo	3h.17m.26s.2/10	4
19º	21	G. Koch	De Carlo	3h.17m.42s.1/10	4
20º	61	"Piñey.-Novoa"	De Carlo	3h.24m.17s.8/10	4
21º	15	"Morg.-Pando"	De Carlo		

Promedio del ganador: 118,983 k.p.h.

CLASE "B"

Cl.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	103	E. Parisi	R. Gordini	3h. 8m.37s.6/10	6
2º	108	A. Depego	R. Gordini	3h.11m. 7s.8/10	6
3º	102	D. Bonamici	R. Gordini	3h.15m.41s.7/10	6
4º	107	O. Antelo	R. Gordini	3h.17m.16s.1/10	6
5º	106	H. Gastién	A. Unión	3h.24m.49s.3/10	6
6º	140	D. Marcellini	R. Gordini	3h.26m.55s.9/10	6
7º	127	O. Escribano	R. Gordini	3h.25m. 7s.5/10	6
8º	128	J. Quehelle	A. Unión	3h.26m.46s.7/10	6
9º	135	E. Carricat	A. Unión	3h. 8m.55s.	5
10º	109	J. Gini	A Unión	3h.14m.39s.1/10	5
11º	137	R. Miglianelli	A. Unión	3h.22m.12s.6/10	5
12º	112	J. Oguich	Fiat 750	3h.27m.59s.8/10	5
13º	129	F. M. Fano	R. Gordini	3h. 7m.30s.4/10	4
14º	117	C. Biagini	R. Gordini	3h.24m.31s.2/10	4

Promedio del ganador: 128,157 k.p.h.

CLASE "C"

Cl.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	222	R. Pachelo	Fiat 1500	2h.48m. 7s.6/10	6
2º	205	R. Pedelaborde	Fiat 1500	2h.49m.20s.9/10	6
3º	210	J. Ahumada	Fiat 1500	2h.51m.21s.8/10	6
4º	209	N. G. Giribone	Peug. 403	2h.51m.48s.4/10	6
5º	203	R. Carranza	Fiat 1500	2h.53m.28s.5/10	6
6º	213	J. A. Reyes	Fiat 1500	2h.53m.38s.3/10	6
7º	214	E. Fernandino (h)	Fiat 1500	2h.54m.53s.3/10	6
8º	231	A. Di Nezio	Fiat 1500	2h.55m.39s.7/10	6
9º	202	A. Marin	Fiat 1500	2h.57m.47s.6/10	6
10º	225	N. D. Lisioli	Fiat 1500	2h.59m.49s.4/10	6
11º	237	R. Sánchez	Fiat 1500	3h. 2m.24s.3/10	6
12º	227	"El Gitano"	Peug. 403	3h. 4m.53s.3/10	6
13º	208	D. Arnold	Fiat 1500	3h. 5m.37s.6/10	6
14º	215	A. F. Criado	Fiat 1500	3h. 8m. 4s.2/10	6
15º	217	A. Mentasti	Fiat 1500	3h.10m. 1s.9/10	6
16º	211	M. Estebanez	Fiat 1500	3h.13m.17s.8/10	6
17º	223	N. Varela	Fiat 1500	3h.16m.22s.6/10	6
18º	216	"Are-Kepay"	Fiat 1500	3h.16m.39s.4/10	6
19º	230	J. Borges	Fiat 1500	3h.21m. 1s.5/10	6
20º	242	R. Salvatierra	Fiat 1500	2h.48m.45s.	5
21º	234	R. Alemán	Peug. 403	3h. 4m.56s.3/10	5
22º	220	E. Ragno	Fiat 1500	1h.55m.23s.4/10	4
23º	232	A. Jobad	Fiat 1500	2h. 1m.51s.9/10	4

Promedio del ganador: 145,784 k.p.h.

que tiene un auto caminador. Con el agravante de haber peleado a lo macho con pilotos de la talla de Franco y Reutemann, quienes posteriormente desertaran, y del mismo Pedelaborde que le precedió. Dio inclusive el hándicap de una pinchadura, con sus tres minutos mínimos de rigor. Su conducción, excepcional, estuvo en boca de todos. La ventana a la consagración ya le ha sido abierta.

Con manejo, aunque demasiado agresivo, rendidor, el cordobés Ahumada terminó 3º; archivando el 1er. Fiat Quilmes.

Cuarto, otro conductor ejemplar, Nicasio García Giribone con su viejo "403", repitió lo acostumbrado. Su forma conductiva nos recuerda a Juan Carlos Perkins sobre igual "pingo".

En este grupo, abundaron sobresalientes demostraciones de buen manejo. Entre ellas las de Fernandino (h.); Di Nezzio; Alvarez Fourcade y Varela, auto ex-Rodríguez Canedo, entre los nuevos.

Palabras finales para el Lobos Automóvil Club. Supo administrar con madurez la psico-invasión que otorga su carrera entre los pilotos de Turismo. Aguantando firmemente a más de un centenar y medio de anotados, en la prueba que más "boom" ofrece el calendario de la categoría.

REPUESTOS

MERCEDES BENZ

LEGITIMOS

RASTROJERO

fabridiesel S.A.C.I.

Av. RIVADAVIA 12030

T.E. 653-3359

EN EL CORAZON DE CIUDADELA

A TRES CUADRAS DEL PUENTE LINIERS

DISTRIBUIDORES:

. AROSA

. CAÑOS C.F.R.

. FILTROS ERCIF

LINEA COMPLETA DE CAÑOS DE ACEITE, NAFTA Y GASOIL PARA TODAS LAS MARCAS DE AUTOMOVILES Y CAMIONES

• *Esta es la nueva pick-up Chevrolet 1967, de línea sobria y penetrante y con mejoras con respecto a los modelos anteriores que se asimilan al sedan.*

NOVEDADES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

CHEVROLET LANZA EN LA ARGENTINA Y EE. UU. UNA PICK-UP QUE ES MAS COCHE

GENERAL MOTORS ARGENTINA anunció oficialmente el lanzamiento al mercado de su nueva pick-up Chevrolet 1967. Semanas atrás en oportunidad de la presentación al periodismo de los nuevos modelos Chevrolet Super, Special y Supert Sport 1967, había mostrado la nueva unidad que es idéntica a la norteamericana lanzada este año. La flamante pick-up posee características realmente innovadoras, como lo apreciaron los periodistas especializados. Uno de ellos calificó su diseño como "sobrio y penetrante con características de volumen escultórico".

La nueva pick-up Chevrolet 1967 tiene especificaciones similares a la de su antecesora, aunque incorpora algunas de las mejoras habidas este año para los modelos Chevrolet de pasajeros. La más importante, es sin lugar a dudas el sistema de doble circuito de frenos auto-ajustables, con indicador de luz en el tablero.

El motor es el potente siete bancadas de seis cilindros, con válvulas a la cabeza que desarrolla 125 HP SAE a 4.000 r.p.m. Su cabina, con una estructura de techo especialmente rígida y gruesa aislación contra ruidos, frío y calor, es amplia y tiene características suntuarias acordes con la elegancia de la línea externa.

El panel de instrumentos con sistema anti-reflejo para brindar una buena lectura, está acolchado. Tiene un amplio parabrisas de moderna concepción y visión panorámica y las puertas son de doble pared aisladas con fieltro.

Con esta pic-up más baja, más estilizada, "más coche" en una palabra, se enriquece la línea Chevrolet que este año ha ofrecido la más variada gama, desde su instalación en el país. Las dimensiones y características técnicas fundamentales se describen en las especificaciones que siguen:

Peso Bruto Máximo:
2.268 kilogramos.

Capacidad de carga útil sobre el chasis:
807 kilogramos.

Distancia entre ejes:
2,92 metros.

Suspensión delantera:
Independiente. A resortes en espiral, para mayor suavidad de marcha y facilidad de conducción. Con amortiguadores hidráulicos de doble acción para servicio pesado.

Suspensión trasera:
Balanceada. A resortes en espiral con 2 etapas. Amortiguación igual a la delantera.

Eje trasero:
Semiflotante, reducción 3,73:1 ó 3,70:1.

Frenos:
Hidráulicos, de acción en las 4 ruedas. De doble circuito y auto ajustables. Superficie de frenado: 1.077,4 cm2, freno de estacionamiento sobre ruedas traseras, accionado manualmente.

Motor: accionado a nafta:
Chevrolet 7B, de 6 cilindros, siete cojinetes de bancada, válvulas a la cabeza; potencia: 125 HP a 4.000 r.p.m.

Cilindrada
3.769 centímetros cúbicos.

Lubricación:
A presión directa a los cojinetes de bancada, biela y árbol de levas. Por salpicado desde las bielas sobre las paredes de cilindros, pistones y pernos. Salpicado a presión en los engranajes de distribución, a presión controlada sobre el mecanismo de mando de válvulas.

Sistema de enfriamiento:
Ventilador de 45,72 cm. de diámetro, radiador para servicio pesado.

Embrague:
Monodisco seco de resorte a diafragma (Belleville).
Diámetro: 235 mm.

Caja de Velocidad:
De tres velocidades: primera: 2,798: 1; segunda: 1,687: 1; tercera: directa: marcha atrás: 3,798: 1: Palanca al volante.

Dirección:
De sinfín y tuerca de bolillas recirculantes.

Neumáticos:
Cinco de 6,50 x 16, capacidad seis telas, con cámara.

Sistema eléctrico:
De 12 Volts, con negativo a masa. Batería Delco D-55 para Servicio Pesado de 55 AH. en régimen de 20 H.

APORTE CONTRA LOS ACCIDENTES EN LA RUTA

EL periodismo especializado fue colmado de atenciones por los ejecutivos de Proyectores Argentinos S.A.I.C. con motivo de la visita realizada a la fábrica de esa empresa, en Arturo Orgaz 1200, ciudad de Córdoba. El presidente de la Compañía, señor José Francisco Martínez, así como sus gerentes Guzzetti y Belluscio, su jefe de prensa, Aparicio y todos los integrantes de la firma, participaron de las demostraciones sobre la forma y proceso con que se fabrican los faros para automóviles, con lámparas a iodo de luz asimétrica.

La experiencia fue fructífera, ya que el nuevo sistema implantado con licencia de "Cibié", de Francia, servirá para evitar la mayoría de los accidentes ruteros nocturnos. Luz potente, amplia, clara y que no encandila. Y además, el Regloscope, un sencillo aparato que no deberá faltar, pronto, en ninguna estación de servicio y que en menos de 5 minutos permite alinear los faros de los automotores en forma perfecta.

"Proyectores Argentinos" S.A.I.C., con una planta fabril abarrotada de trabajo para la industria nacional, es un aporte efectivo y modelo para los medios automotores argentinos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

EL PAJARO DE FUEGO

• *Particularmente deportivo y provisto de todos los elementos de seguridad, el "Pájaro de Fuego" cautiva.*

La división Pontiac de General Motors ha lanzado al mercado un modelo deportivo llamado Firebird (Pájaro de Fuego). Del mismo modo se había llamado una famosa serie de coches experimentales creados por GM a comienzos de la década del 50 y que por sus características de diseño constituía un anticipo de los coches del porvenir. Este nuevo "Firebird", una cupé que se ofrece en versiones convertible y techo sin parantes, permite a los compradores dos tipos de opciones poco usuales: seis motores diferentes —dos de los cuales son de 6,5 litros para altas performances— y tres transmisiones.

El "Firebird" está ubicado en la línea característica del coche sport americano, con su capot alargado y su sección posterior corta, pero se diferencia por su carrocería baja y longilínea y su grilla de radiador separada en dos mitades, clásica en todos los modelos Pontiac.

El interior del "Firebird" ha sido cuidadosamente diseñado en función de confort y seguridad. Los modernos asientos-butaca ofrecen un amplio margen de comodidad al conductor y a su acompañante. El tablero de instrumentos, el volante y demás elementos del interior son de características netamente deportivas. Como todos los modelos Pontiac, el "Firebird" está equipado con una columna de dirección telescópica y un sistema de frenos de doble circuito con indicador en el tablero.

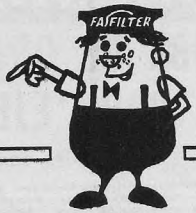
• **MOTORES**

1 — 6 cilindros en línea de 3,8 litros con árbol de levas a la cabeza, 167 HP SAE.
2 — 6 cilindros en línea de 3,8 litros con árbol de levas a la cabeza, carburador de cuatro gargantas, 200 HP, SAE.
3 — V-8 de 5,3 litros con carburador de doble garganta, 253 HP SAE.
4 — V-8 de 5,3 litros con carburador de cuatro gargantas, 285 HP SAE.
5 — V-8 de 6,5 litros, 329 HP SAE.
6 — Idem con cupla diferente.

• **TRANSMISIONES**

a — Tres velocidades con palanca en el volante o piso.
b — Cuatro velocidades con palanca en el volante o piso.
c — Enteramente automática, de dos fases.

El Pontiac "Firebird" tiene las siguientes dimensiones: largo, 4.785 mm.; ancho, 1.844 mm.; alto, 1.311 mm.



BOOM S. A.

su coche necesita FASFILTER como el aire!...

UD. YA LO COLOCO?

FASFILTER
filtro de aire 100 x 100 eficiente

FASFILTER
- menor consumo de combustible
- elimina todo tipo de impurezas
- mantiene limpio el aceite
- prolonga la vida de su motor

FASFILTER
El filtro de aire más popular

HAY ZONAS DISPONIBLES PARA CONCESIONARIOS

Fabricantes y Distribuidores: F. A. S. Pepa Hnos. S.A.
Garibaldi 1415 - Lomas de Zamora

AUTOMODELISMO

UN PIBE DE ORO QUE SIRVE PARA EJEMPLO

► Por TONI FERRANDO

UNA de las ventajas del automodelismo es que no hace cuestión de edades, ni de sexo. Basta tener vocación de automodelista, para que se pueda practicar este minideporte como corredor, creador y/o preparador. Tal vez sea el mencionado uno de los factores que mejor provecta la expansión de la actividad.

Hoy traemos para CQSHE A LA VISTA un caso. Se trata de un pibe de 13 años que desde hace 11 meses se volcó decididamente al miniauto. Encontró en ese ambiente, sano, cordial, afectuoso, la salida necesaria para las horas de estudio, ya que no descuida sus deberes de colegial. Así es Ricardo Eduardo Piper. Sin fanatismo por ninguna marca de coche y con su sencillez, siempre dispuesto a reconocer las virtudes de competidores y máquinas. Serio, halla en el ambiente automodelístico un esquema humano que habrá de servirle de útil formación. Es socio del Club Egle, de la localidad de Castelar y allí, a poco de incursionar en la formidable pista que patrocina don Jorge Alonso, sorprendió por su serena conducción y fina preparación de sus bólidos.

Su participación en certámenes interclubes, patrocinados por la Federación Argentina (FADA), le ha permitido alternar en sostenido duelo, a veces, con valores de primera línea como Escudero, los hermanos Nagel, Celia, Navarro, Alberi, Watson y Velarte, entre otros. Ganó y perdió, pero fundamentalmente dejó demostrado que la edad no es impedimento para abordar empresas maduras cuando existe vocación y pasión por realizarlas.

• GRAN PARQUE

El parque de competencia del pibe Piper no es asombroso, pero completa una variedad envidiable. Puede suponerse que dentro de poco, a medida que lo siga enriqueciendo, alcanzará magnitud llamativa. Por ahora tiene, en su predilección para cada categoría, los siguientes aparatitos: para GT escala 1/32, un Lola T 70 equipada con chasis Guglieri; Fórmula 1, 1/32, un Alfetta de antiguo modelo; GT 1/24, Chaparral cupé y en el clásico Turismo de Carretera, una Corvette muy bien diseñada sobre chasis similar a la Lola. Anteriormente usaba un símil del "Chevytú" de Cupeiro y Frollán González, pero parece que paralelamente al "parate" del grande, también dejó de rendir el pequeño de Piper y optó por la Corvette.

Por supuesto, este joven valor alterna esas joyas mecánicas con otras. Las citadas son para uso en ocasiones "especiales", es decir, en torneos importantes. Su taller cito, ubicado en su casa, a pocos metros del Egle, es un exponente de su laboriosidad y contracción. Piper no solamente ha sido llamado por el automodelismo como actividad de distracción en sus horas ajenas al colegio. Ya antes se había entregado a la filatelia, alcanzando una colección envidiable que quedó, desde hace meses, abandonada quizás como ciclo superado.

Es que el automodelismo, siendo un "hobby", posee como centro de atracción al margen de su espíritu coleccionista, el incentivo extraordinario de la competencia. Lo que no se puede hacer con otras "manías" que apenas tienen el aliciente de la comparación y la emulación, se registra en el minideporte: competir directamente. Ganar, superarse, establecer tiempos, hallar velocidad, investigar, crear, diseñar en lo estético y en lo productivo, convertir al protacnista en gran actor. Por eso filatelistas, aeromodelistas, coleccionistas de todo tipo, siendo amantes del automovilismo y no pudiendo practicarlo, se han dedicado al automodelismo abiertamente. Y hasta los propios corredores, ídolos de las carreras en todas las categorías grandes, son cultores de la pista de mesa.

Piper, con sus 13 años, se convierte —además—, en un ejemplo para los chicos de su edad. Para que los padres encaucen a los suyos en ese vértigo que los aleja de la calle, de las malas compañías, de las tentaciones viciosas. Aunque no lleguen a ser campeones, ni tengan el promisorio porvenir que apunta Piper en la miniactividad. O si.

• En plena carrera por el torneo metropolitano, tan atentos los del público, en los bordes, como los "poneautos" (en el centro). La pista es la del club Milwaukee y la carrera para GT escala 1/32. Hubo record de participantes.

LA VOZ DE ORDEN: MECANICA NACIONAL

DIAS atrás, en una esquina céntrica, oímos una conversación muy interesante protagonizada por don Italo Guglieri, hombre archiconocido dentro del ambiente "tuerquita", con una persona de su amistad, también automodelista por excelencia.

El cambio de palabras estuvo referido a uno de los mayores anhelos de don Italo; LA MECANICA NACIONAL. Es así como decía: "Pero vos te diste cuenta... siempre las mismas caras, los mismos ganadores. No puede ser. Tiene que haber carreras para todos, que haya caras nuevas, principiantes. Y la única manera es creando una fórmula uno en fuerza limitada; es decir, que sea un coche íntegramente nacional, con el motor que traen hasta el momento los cochecitos fabricados en el país (Milliperm o Scalextric). Así vas a ver como pueden intervenir todos los pibes y grandes er igualdad de condiciones y sin serios problemas monetarios. Además, dado el grado parejo de rendimiento del moto, las carreras se hacen interesantes por la reñidas y además demuestra la capacidad de creación de los intervinienter".

Textuales palabras del siempre inquieto creador automodelista que deben concretarse rápidamente, para mayor expansión del minideporte.

AMPLIE SUS CONOCIMIENTOS

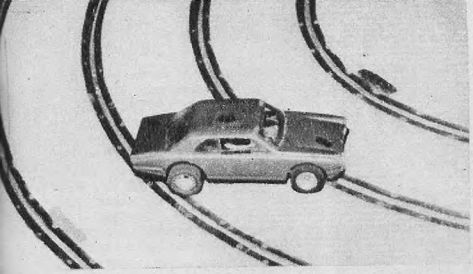
MECANICA AUTOMOTRIZ

LUCIUS-SORIN - Electricidad del Automóvil, encendido a transistores, Instrumental Electrónico, alternadores para autos ..... $ 2.900.—
ARIAS PAZ - Manual de Automóviles - Edición 1966 .. „ 2.500.—
FERPI - Reparación de Automóviles y Mot. de Aut. .. „ 2.200.—
PINTO - Reparación de Aut. RENAULT-DAUPHINE .. „ 450.—
PINTO - Preparación en General Automóviles Carrera „ 400.—
RICCI - Manual de auto DKW - constitución, funcionamiento - mantenimiento y reparación ..... „ 1.800.—
Especificaciones de afinación de autos de EE. UU. y Europeos 1957-62 ..... $ 1.200.—
AGOSTINI - Reparación y Ajuste de Autom. en Gral. „ 900.—
BENOIST - Service mecánico del FORD V8 y 6 cil. $ 700.—
BENOIST - Conozca su VALIANT ..... „ 600.—
RICCI - Servicio Mecán. del Jeep, la Rural y el Furgón „ 900.—
MORETTI - Repar. y ajuste de Automóv. Fiat 1500 ... „ 1.200.—
PINTO - Reparación y Ajuste de Autom. DE CARLO 700 „ 450.—
ANDERSON - Repar. y ajuste de Motores de Automóv. „ 1.800.—
SAN PEDRO - Transmisiones Automáticas ..... „ 660.—
ENCICLOPEDIA DE ORO DEL AUTOMOVILISMO - Contenido: Historia del automóvil, automotores argentinos, el ABC del automóvil, países productores, marcas de los autos, historia del automovilismo deportivo; las primeras carreras desde 1894 a 1955, autódromos y circuitos, las primeras marcas y equipos, evolución de las fórmulas, el automovilismo deportivo en otros países, records de velocidad, antecedentes de las carreras extranjeras y nacionales, actuación de los argentinos en el exterior, galería de campeones, historia de la F. I. A. y entidades argentinas, la carretera panamericana, reglamento general de tránsito, etc. 516 págs. ..... $ 1.000.—

SOLICITE CUALQUIERA DE ESTOS LIBROS MEDIANTE GIRO POSTAL O CHEQUE AGREGANDO $ 50.— m/n. PARA GASTOS DE CERTIFICADA A LA ORDEN DE

LIBRERIA EDITORIAL **AMERICA TECNICA** CORRIENTES 1933 T. E. 45 - 6341 - Bs. As.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com/



En automodelismo también se busca la presencia de los autos argentinos que se destacan en TC. El "chevy" se construyó en serie y los de Pairetti, Bordeu, Emiliozzi, etc., en réplicas maravillosas. En la foto, un Torino.

Mucho público magnetizado por la vertiginosa marcha de los miniautos. El Torneo Metropolitano de la FADA convocó a numerosos automodelistas en todas las categorías. Es el primer paso hacia importantes certámenes de relieve.

MINICHIMENTOS

• **BRONCA.** La revolución o "golpe" estuvo presente en la FADA. Todo terminó bien y el nuevo ciclo orgánico parece encarrilarse hacia lo grande.

• **CUMPLE.** Miguel Angel Muelas, de 18 años, "tuercazo" como su padre y su tío Félix, fue agasajado en el Egic de Castelar al cumplir la edad que lo habilita a ir a cualquier cine.

• **HERMANITA.** La conocida "cucaracha" (escala 1/24) se fabrica ahora en 1/32 por la firma estadounidense "Cox". Es igual a aquélla en rendimiento y dicen que andará tan bien como su hermana mayor.

• **NUEVA PISTA.** Luro y Guido, Mar del Plata, sirve de marco al club Quilmes que acaba de inaugurar su pista de 43 metros de perímetro, con 8 rieles. En el torneo "Inauguración" ganó Carlos Pí de la Serra, con Porsche 904 Monogram.

• **SEIS HORAS.** El Centro Automodelista de Mar del Plata no se queda quieto. Hizo disputar sus "6 Horas", agobiantes en enunciación, apasionantes en su desarrollo. Se impuso el Corvette Revell del binomio Manresa-Beltramino.

• **"ACHICADO".** Edgardo Boschi, as del automovilismo en la categoría Turismo (anexo jota), donde suele ser tupido ganador con su Austin-Cooper, sacó a la venta en su negocio de Córdoba 866, capital, un chasis escala 1/24 que se dice causará sensación. Ah!, en su local hay una línea de accesorios, repuestos y elementos —además de minimodelos listos para practicar—, que da calambre.

• **ESCUDERIA.** Ha sido oficialmente integrada la escudería que defenderá en competencias los colores del club Indianápolis, de Carlos Pellegrini 537, capital. Incluye a Eduardo Nagel, Antonio Watson, Juan Carlos Llanos, Roberto Sivadón y el "gordo" Lozano.

• **CHASIS.** Cichetti y Guglieri han revolucionado el ambiente con sus chasis en escala 1/32, que superan a los que traen en sus bolsillos los viajeros automodelistas que llegan de EE.UU. Ya han empezado a aparecer émulos de los creadores mencionados y... ¡todo el mundo feliz!

GRANDES PINTURERIAS

RIPON

S.A.C.I.y F.

Una organizacion de Pinturas y Accesorios en todo el pais

Casa Central: BERNARDO DE IRIGOYEN 1674
T. E. 28-0895 y 21-5809 CAPITAL

En CAPITAL FEDERAL:

PRIMERA JUNTA	PLAZA ONCE	CONSTITUCION	SAN MARTIN
Rivadavia 5481	Rivadavia 2345	Entre Rios 1293	Av. San Martin 7305
T. E. 90-7606	47-9014/15/16	23-6316 y 26-5832	T. E. 53-4892

En el GRAN BUENOS AIRES:

LANUS	FLORIDA	TIGRE
Av. Pavón 4335/7	Av. Mitre 1674	Av. Cazón 101
T. E. 241-0525	T. E. 740-0625	T. E. 749-0230

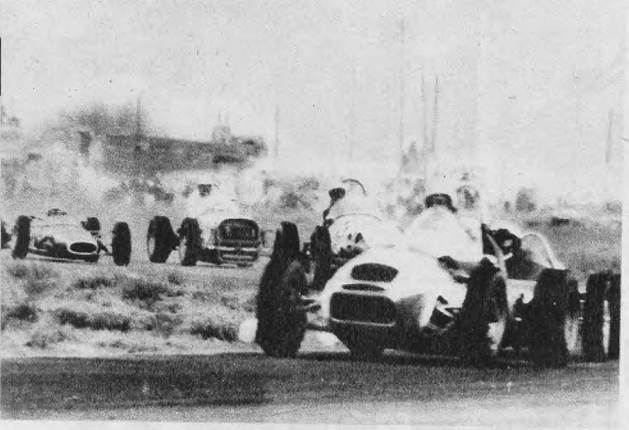
En el INTERIOR:

TUCUMAN	BAHIA BLANCA	MAR DEL PLATA	SALTA
Chacabuco 1	Alsina 155	Rivadavia 3100	Florida esq. San Martín
T. E. 22795	T. E. 27700/1	T. E. 2-0528	T. E. 3074

...y en CORDOBA: CATAMARCA 58 T. E. 27975

DISPONEMOS DEL MAS AMPLIO STOCK DE PINTURAS EN LAS MAS ACREDITADAS MARCAS

NUESTROS PRECIOS SON DE FABRICA DIRECTOS AL CONSUMIDOR



Otra vez los bólidos de fórmula 1 prometen reeditar su época de oro. La foto corresponde a la reciente carrera de Bahía Blanco, y está Sunchales en puerta

¿COPELLO, GRADASSI Y TERNENGO TAMBIEN EN MECANICA NACIONAL?

La competencia de Sunchales a disputarse el 4 del actual, iba a reunir las mejores máquinas en actividad en la Mecánica Nacional, Fórmula uno, categoría revitalizada a partir de este año en su carácter de brillante cuna del automovilismo deportivo argentino. Carlos Destéfano y su gente trabajaba activamente sobre un motor 7 bancadas y Betta y Cuvertino esperaban la entrega de un motor Tornado que se preparaba en los talleres de la planta de IKA, en Santa Isabel, Córdoba. También elaboraban su Falcon Capasso y Mayorga, mientras Chiarelli insistía en el "chivo" 7 bancadas que tanto confía.

Además, se trabajaba a todo vapor en el motor para colocar en la popa de un chasis adquirido por el Automóvil Midget Club de Sunchales a Carlos Destéfano, para ser piloteado por Vicente Cipollatti. Se trata de un motor Super 7 bancadas y rodados completos, además de la caja puente, pues el resto fue entregado por el conocido corredor y preparador de San Fernando. La máquina cuesta alrededor de los 3 millones de pesos, puesta en el punto de largada y se esperaba hacerla debutar en Sunchales, el 4 de este mes.

Por su parte, la gente que prepara el Torino que piloteará Carlos Loeffel en su retorno a la actividad en la fórmula que abrazó siempre, es decir, la número 1 de Mecánica Nacional, esperaba ponerlo a punto en fecha inmediata, sumándose, con el Fiat-Crespi que Tulio Crespi se halla a punto de estrenar y que es el centro de atracción en su taller de Santos Dumont y Montenegro, a un parque que levanta considerablemente el prestigio de la especialidad.

• TAMBIEN EN F. 1

Dentro de esas novedades hay que incluir otra de gran proyección, que significa un aporte de extraordinaria importancia para la categoría: la presentación de los integrantes del equipo oficial de IKA en Turismo de Carretera, Eduardo Copello, Héctor Luis Gradassi y Jorge Ternengo (h) con sendas máquinas dotadas con motor Tornado.

La planta motriz será montada sobre un aparato similar al de Almeida, igualmente en la popa, con lo que se insistirá en este evolucionado aspecto de nuestra Mecánica Nacional. No escapa al criterio de los entendidos que la incorporación del citado equipo a las competiciones de la Fórmula 1 significará un paso sensacional en el avance popular de la categoría, cuyos dirigentes, además, se preocupan permanentemente por dar solución a los problemas que surgen en su desarrollo.

• INTENSA LABOR

ACOMENA (Agrupación Clubes Organizadores Carreras Mecánica Nacional) trabaja intensamente para adquirir la personería jurídica, en cumplimiento de lo dispuesto en una reciente asamblea efectuada en las instalaciones de la Secretaría del C. A. Newell's Old Boys de Rosario. Se considera que la entidad es el gran instrumento de orientación y defensa de la M. N. y de los clubes que organizan ese tipo de carreras.

En la citada asamblea, además, se dispuso que en la próxima se traten las ponencias a proponer a la C. D. A., con la aclaración de que estatutariamente, ninguna institución afiliada puede presentar al margen de ACOMENA gestión alguna ante el citado organismo de fiscalización.

Finalmente —y ello es muy importante—, el delegado ante la C. D. A., doctor José Bolotner, informó sobre una iniciativa de delegados del interior del país, para fundar en la capital federal la Casa de los Clubes del Interior. Este proyecto contó con el más amplio apoyo de todos los asambleístas.

El sábado 3 del actual, en Sunchales, a las 18 deberá realizarse una nueva reunión de la entidad en cuestión, para aprobar definitivamente los Estatutos; transmisión radial de carreras; limitación de pruebas con puntaje; modificación de la Fórmula 2 para su promoción.

Malograda la prueba de Marcos Suárez, luego de Sunchales el calendario anuncia para el próximo mes de julio una competencia en Villa Carlos Paz (Córdoba) el día 9 y el 23 otra en San Antonio.

• *Almeida, vencedor en Rosario, utiliza un Tornado en popa. El equipo IKA se mueve en igual plano.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

• *El inolvidable Gaudino nos explica los propósitos de su Academia, única en su género en el mundo.*

GAUDINO INSTALO UNA ACADEMIA PARA PERFECCIONAR CORREDORES

¿QUIEN ignora lo que significó Juan Gaudino para el historial de nuestro automovilismo? Hombre de avanzada en la época de oro de los "tractores" que abrían a más de 100 k.p.h. las picadas por donde el progreso tendría señalada la ruta, su destino de pavimento, supo de éste y del ladrillo imantado de Indianápolis, junto a Raúl Riganti, en una aventura que mucho tiene de anécdota y más aún de capítulo histórico.

Su palabra y su experiencia están ahora al servicio de las nuevas generaciones. Como corresponde a los hombres que saben respetar los ciclos. Y él lo dice:

—Tras muchísimos años de actuación en las carreteras y pistas del país y por dos veces en Indianápolis, he llegado a la madurez con un bagage de conocimientos que me siento obligado a transmitirlo a los corredores y futuros corredores.

—¿De qué manera, don Juan?

—Con la creación de algo que es mi dedicación en los últimos años: una academia de perfeccionamiento en la conducción de vehículos.

—¿Cuál es la piedra fundamental de ese organismo?

—Se basa en la enseñanza de los secretos que cada corredor debe conocer para tener mayor seguridad, eficacia y rendimiento en el manejo del vehículo. Por ejemplo, forma de tomar las curvas, preparación de los corredores, etc. Me parece que mi Academia llena un lugar vacío en la materia y que es, quizá, única en su género en el mundo.

—¿Cómo se realizarán las enseñanzas, Gaudino?

—Lo más notable es que se usará el sistema audiovisual, que resulta altamente impactante y asimilable. El local de la Academia ofrece una vista panorámica múltiple de carreteras con los más variados obstáculos y desniveles, reproducciones en escala de la pista de Indianápolis y de un velódromo, además de numerosas láminas explicativas sobre motivos coincidentes con los temas que se tratarán en las clases. También se exhibirá un motor de 4 tiempos, cuyas funciones y cuidados se compararán con el máximo motor conocido: el cuerpo humano.

—En resumen, Gaudino, ¿cuál es el programa?

—Se peude sintetizar en tres puntos: a) Ciclistas; b) Motociclistas y c) Corredores de automovilismo.

De esta manera, en una charla a alto régimen, dejamos a Juan Gaudino después de habernos transmitido la concreción de su anhelo siempre renovadamente juvenil. Su "Academia de Perfeccionamiento en la Conducción de Vehículos" ya tiene membrete, propósitos y un plan definido. Funciona en Zufriategui 3555, Florida, partido de Vicente López y tiene en el inolvidable as a un hombre generoso, amplio, deseoso de dar todo lo que sabe para bien del deporte motor.

COINCIDIENDO CON EL 26º ANIVERSARIO

hemos habilitado en nuestro local propio, un NUEVO SERVICIO DE AVANZADA ELECTROMECANICA PARA EL AUTOMOTOR. Este Primer Servicio Electrónico del País, permite un análisis y control al INSTANTE de su automóvil, a cargo de personal altamente especializado.

ENCENDIDO VEGAS S.R.L.

CAMPOS SALLES 2261/63 — T. E. 70-4729
(Altura Avda. Cabildo 3300)
y, en nuestra Sede Central seguimos atendiendo
REPUESTOS Y ACCESORIOS DEPORTIVOS
Avda. Cabildo 3310-20 — T. E. 70-5378

25/27-5: VUELTA DEL N.O.

► por ANGEL REMIGIO ABREGU

Ernesto Santamarina pone su dúctil Peugeot en la meta con valioso triunfo. El equipo de la marca amasó una gran victoria con Santamarina peleándole al Chevrolet de Médici la punta, hasta doblegarlo en virtud de una mayor maniobrabilidad en el sinuoso. No obstante, el tucumano alcanzó un segundo puesto meritorio, sobre otros tres "peyó 404" piloteados nada menos que por Migliore, Castañón y "Larry".

TURISMO CON SABOR A GRAN PREMIO Y UN FINAL INSOLITO

RESULTO meritoria la organización de la Asociación Tucumana de Volantes para la disputa de la Vuelta del Noroeste por el Premio "Super Castrol", en la categoría Turismo (anexo "J"), donde obtuvieron las palmas en sus respectivas categorías, de mayor a menor, el eficiente Ernesto Santamarina (Peugeot 404), el local Italo Maresio (Alfa Romeo), Carlos Ruesch (Renault 1093) y Santos Torano (De Carlo). Sin embargo, hubo otros animadores que resignaron las posiciones de avanzada, no sin antes muñequear llamativamente en las difíciles rutas elegidas por los tucumanos.

Algo empañó la gran fiesta y se registró en Salta, donde al cabo de la neutralización de 45 minutos, algunos "avivados" aprovecharon la falta de experiencia y de control de los encargados de la función respectiva, para apropiarse de lugares de largada que no les correspondía. De esa manera se dio la sensación de que en el automovilismo se infiltran sentimientos ajenos a la hidalguía y caballerosidad que siempre debió ser el sello fundamental de este deporte.

Fueron dos largas y agotadoras etapas similares a las de los grandes premios, con suelo áspero, sinuoso y en algunos tramos, torturante, con las características de paisaje fabuloso como marco al fatigaso andar de máquinas y hombres. El primer tramo tuvo atisbos de alta velocidad hasta Salta, para entrar en el sinuoso que lleva a Tafí del Valle, descenso hacia El Acheral y respiro de pavimento en el retorno al Jardín de la República, al cabo de 764 kilómetros. La segunda etapa incluyó parte de la quinta etapa del Gran Premio, en sentido contrario, desde Frías (Santiago del Estero), hacia arriba, completándose 754 kilómetros que sumados a los del primer período, comprendieron 1518 kilómetros de carrera.

De salida Rogelio Scaramella encabezó el lote de 85 participantes pero a la altura de Río Tala ya Ruesch lo había alcanzado, rebasando su línea de marcha. Los más potentes venían, mientras tanto, devorando kilómetros: en Cabeza de Buey el tucumano Médici registraba un andar de 177 k.p.h. de promedio. Su "chivo" volaba. Las marcas reflejaban una lucha sin cuartel, dando lustre a la nómina la actuación del equipo Peugeot, Reutemann, Ghetas y Riva con Fiat 1500; Maresio con el Alfa Giulia Super; el ya nombrado Médici, Ruesch, Bonamici, Scaramella y Dinolfo; todos en la medida de relación de sus posibilidades mecánicas.

Lo notable fue la acción de Médici, conocedor de los caminos palmo a palmo, con cuyo bagaje, suplió el déficit de maniobrabilidad de su auto con relación a sus rivales, especialmente los Peugeot 404.

El salteño Scamuffo también se entreveró entre los punteros, hasta que un ruleman de la rueda trasera derecha lo dejó al margen. En cuanto a Bonamici, demostró que su máquina es la mejor para la ruta

Italo Maresio logró un significativo primer puesto en la categoría "C". Su Alfa Romeo rindió muy alto.

El Renault 1093 de Carlitos Ruesch volvió a imponerse en la "B". Aquí va en busca de la meta, raudo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

entre los 1093. Se quedó en el final, pero no empaña ni su actuación ni le del ganador, Ruesch, cuya capacidad conductiva estuvo siempre presente. Otro tanto pasó con el "monstruoso" bragadense Scaramella, a cuyo aparato se le rompió un botador y... todo lo demás, cuando parecía que por fin una Vuelta del Noroeste se le iba a "dar, a él, que gana en todas las "vueltas", menos en esa. El beneficiado esta vez, llegó con el auto "achanchado", pero ganador. Se había quedado sin amortiguadoras traseros.

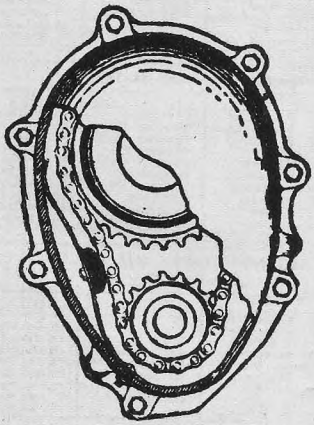
También hubo apunamientos ("Perry Mason", con rotura de bomba de nafta y un dignísimo quinto puesto final); desastres mecánicos ("Larry" auteó hasta alcanzar la punta en perjuicio de sus "compañeros" la le provocó rotura del blok y una inconveniente mezcla acuosa en el inconveniente, mezcla acuosa en el carter); tapas de cilindros averiadas (Bonanno, que debió cambiarla antes de la segunda etapa); correas de ventilador cortadas y gomas en falencia (Reutermann acaparó los dos problemas); caballos en el camino (no piloteando los autos, sino cruzándose en la carretera, como le pasó a Gibetas cerca de Cerrillos, resultando su Fiat 1500 prácticamente seccionado por la mitad al arrollar un equino, sufriendo lesiones sin importancia, en tanto su acompañante, quedaba con los dos tobillos fracturados); falta de presión de aceite (Maresio solucionó el problema echándole un aditivo al lubricante, aunque parezca increíble); y muchos otros inconvenientes que formaron parte de las pequeñas o grandes causas que incidieron en los efectos de las performances. De ahí que solamente se clasificaran 38 competidores, abandonando 47.

Rogelio Scaramella y su De Carlo, captado durante la primera etapa, cuando ganaba cómodamente. Se quedó: no puede ganar en Tucumán.

• *El tucumano Santos Toraño, ganador de la "A", recibe el trofeo.*

• ALGO INSOLITO

Si lo que pasó en Salta ya empaña el saldo de la competencia en su



EL TENSOR DE CADENA
WINCHESTER

Soluciona su problema de ruidos de distribución en coches Fiat, línea Ika, Dodge, Ford, etc.; su aplicación es rápida y sencilla ya que se entrega con máscara para su perfecta colocación.

El tensor de cadena WINCHESTER ha sido diseñado y fabricado de acuerdo al sistema consagrado en el mundo entero *. Por lo que este tensor WINCHESTER constituye una garantía y solución para mantener la tensión precisa de la cadena de distribución de todo motor, suprimiendo los ruidos y compensando automáticamente los desgastes de la cadena, de manera que la vida de la misma se hace imperecedera.

(*) El sistema con Zapata de goma (como el sistema de la Zapata del tensor WINCHESTER) lo vienen empleando con éxito, las fábricas de automóviles como ser: Mercedes Benz, Siam Di Tella, Peugeot, IKA, etc.

SOLICITARLO EN CASAS DEL RAMO Y POR MAYOR A WINCHESTER

Av. SAN MARTIN 2281 / 83

T.E. 750 - 0848 y 1037 • CASEROS • F. C. Gral. SAN MARTIN

Médici llega triunfante en la primera etapa, con sólo 6 segundos de luz sobre Santamarina. Caminó Bien.

análisis crítico, el episodio insólito registrado en Tucumán, después de la llegada, resulta un baldón que no debe mantenerse en silencio. Sucedió que al finalizar la prueba en Manantiales, los corredores entregaban la hoja de ruta al control y se dirigían, a través de 15 ilómetros, hacia el centro de la capital, donde en el interior de un cuartel se estableció el parque cerrado.

Por supuesto que los volantes, para cumplir con el horario establecido, debían movilizarse rápidamente. El tránsito no se había cortado y se tropezó con muchos inconvenientes. No obstante, lo increíble es que "zorros grises" tucumanos interceptaron a Reutemann y "Perry Mason" confeccionándoseles sendas boletas de infracción POR EXCESO DE VELOCIDAD. La multa fue GRADUADA en 50.000 pesos, suma que se le cobró a Reutemann embargándole la parte correspondiente del premio por su segundo puesto, pero a "Perry", que es el abogado Osvaldo Montivero, hubo que afectarle su coche, pues su quinto puesto le significó solamente 10.000 pesos de compensación.

El pleito deberá dilucidarse en los tribunales, pero lo que para este comentario interesa es la ridícula medida que avaló el jefe de la comuna tucumana, ignorando la carrera, su organización y su alto significado para el prestigio de su provincia.

REPUESTOS LEGITIMOS
LINEA COMPLETA

BMW

DE CARLO

DISPONEMOS
STOCK COMPLETO DE REPUESTOS
BMW PARA COCHES DE CARRERA

Distribuidor exclusivo para
la República Argentina

MAXIMO LAGO

Av. LAS HERAS 3469
Tel. 71-4755 - Buenos Aires

PRECIOS ESPECIALES A MAYORISTAS Y REVENDEDORES ■ DESPACHAMOS PEDIDOS AL INTERIOR

CLASIFICACION POR CATEGORIA

PRIMERA ETAPA - 764 Kms.

Categoría "A" - Hasta 700 cc.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo
1º	1	R. Scaramella	De Carlo	7h.42m.02s.
2º	14	S. Toraño	De Carlo	8h.01m.22s.
3º	11	R. Villaverde	De Carlo	8h.23m.04s.
4º	7	M. Cratzmar	N.S.U.	8h.32m.03s.
5º	2	B. Bornancini	De Carlo	9h.08m.32s.
6º	3	"Perry Mason"	De Carlo	9h.15m.22s.
7º	19	F. Rojo	Isard	19h.16m.53s.
8º	5	J. Di Nolfo	De Carlo	9h.54m.55s.
9º	10	M. A. Rotonio	De Carlo	10h.08m.18s.
10º	12	G. Galíndez	Citroen	10h.38m.40s.

Promedio del ganador: 99,213 kms. por hora.
Nota: Al competidor del coche Nº 1, se le agregó 4 minutos por haber largado antes del horario que le correspondía en la neutralización de Salta.

Categoría "B" - 701 a 1.150 cc.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo
1º	102	D. Bonamici	Renault 1093	6h.41m.12s.
2º	101	C. Ruesch	Renault 1093	6h.46m.25s.
3º	103	R. Visintini	Auto Unión	7h.04m.03s.
4º	122	"Epsilon"	Renault 1093	7h.11m.17s.
5º	116	A. Meniuta	Renault 1093	7h.15m.46s.
6º	110	A. Tannure	Renault 1093	7h.19m.33s.
7º	126	N. Arias Uriburu	Renault 1093	7h.26m.22s.
8º	114	J. Torres	Auto Unión	7h.26m.39s.
9º	104	E. Parisi	Renault 1093	7h.32m.06s.
10º	129	C. Colavino	Renault 1093	7h.36m.34s.

Promedio del ganador: 114,420 k.p.h.
Nota: al coche Nº 114, se le agrega 6 minutos y al Nº 126, se le adiciona 12 minutos por haber ambos, largado antes del tiempo que les correspondía en la neutralización de Salta.

Categoría "C" - 1.151 a 1.600 cc.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo
1º	201	C. Reutemarin	Fiat 1500	6h.39m.06s.
2º	210	T. Riva	Fiat 1500	6h.39m.59s.
3º	221	I. Maresio	Alfa Romeo	6h.43m.40s.
4º	213	C. Sansón	Fiat 1500	6h.44m.21s.
5º	214	J. Ponodoro	Isard 1204	6h.46m.05s.
6º	205	J. Ghetas	Fiat 1500	6h.58m.17s.
7º	211	"Loli-Nico"	Fiat 1500	7h.26m.04s.
8º	216	"Parra-Carretero	Fiat 1500	7h.28m.00s.
9º	208	"Andrea"	Fiat 1500	7h.28m.39s.
10º	219	B. Medina	Fiat 1500	7h.39m.53s.

Promedio del ganador: 114,860 k.p.h.

Categoría "D" - Más de 1600 cc.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo
1º	307	A. R. Médici	Chevrolet	6h.19m.52s.
2º	309	E. Santamarina	Peugeot 404	6h.19m.58s.
3º	305	O. R. Juchet	Peugeot 404	6h.21m.55s.
4º	303	"Larry"	Peugeot 404	6h.26m.20s.
5º	301	J. Migliore	Peugeot 404	6h.26m.35s.
6º	302	R. Bonanno	Peugeot 404	6h.34m.58s.
7º	304	N. Castañón	Peugeot 404	6h.37m.57s.
8º	317	M. Cornejo	Chevrolet	6h.46m.06s.
9º	318	L. Nayen	Peugeot 404	6h.47m.21s.
10º	314	J. R. Chico	Peugeot 404	6h.55m.48s.

Promedio del ganador: 120,673 k.p.h.

SEGUNDA ETAPA - 754 Kms.

Categoría "A"

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo
1º	2	B. Bornancini	De Carlo	6h.45m.37s.
2º	11	R. Villaverde	De Carlo	6h.48m.56s.
3º	7	M. Craztman	N.S.U.	6h.52m.09s.
4º	14	S. Toraño	De Carlo	6h.52m.54s.
5º	3	"Perry Mason"	De Carlo	7h.12m.20s.
6º	15	R. Latorre	De Carlo	8h.17m.39s.
7º	12	G. Galíndez	Citroen	8h.57m.54s.
8º	5	J. Di Nolfo	De Carlo	9h.13m.16s.
9º	10	M. A. Rotondo	De Carlo	9h.40m.25s.

Promedio del ganador: 111,534 k.p.h.

Categoría "B"

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo
1º	101	C. Ruesch	Renault 1093	5h.46m.23s.
2º	103	R. Visintini	Auto Unión	5h.47m.12s.
3º	102	D. Bonamici	Renault 1093	5h.57m.55s.
4º	116	A. Meniuta	Renault 1093	6h.01m.43s.
5º	122	"Epsilon"	Renault 1093	6h.04m.26s.
6º	110	A. Tannure	Renault 1093	6h.07m.57s.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo
7º	107	D. Gonella	Auto Unión	6h.08m.12s.
8º	120	N. Arias Uriburu	Renault 1093	6h.11m.20s.
9º	119	A. Novillo	Auto Unión	6h.34m.30s.
10º	104	E. Parisi	Renault 1093	6h.36m.53s.

Promedio del ganador: 130,606 k.p.h.

Categoría "C"

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo
1º	221	I. Maresio	Alfo Romeo	5h.12m.21s.
2º	201	C. Reutemann	Fiat 1500	5h.16m.09s.
3º	210	T. Riva	Fiat 1500	5h.23m.10s.
4º	213	C. Sansón	Fiat 1500	5h.59m.45s.
5º	216	'Parra-Carretero'	Fiat 1500	6h.07m.32s.
6º	211	"Loli-Nico"	Fiat 1500	6h.45m.22s.

Promedio del ganador: 144,837 k.p.h.

Categoría "D"

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo
1º	309	E. Santamarina	Peugeot 404	5h.01m.57s.
2º	301	J. Migliore	Peugeot 404	5h.08m.42s.
3º	307	A. R. Médici	Chevrolet	5h.11m.34s.
4º	304	N. Castañón	Peugeot 404	5h.17m.55s.
5º	308	A. Turturro	Peugeot 404	5h.23m.20s.
6º	317	M. Cornejo	Chevrolet	5h.27m.20s.
7º	302	"Larry"	Peugeot 404	5h.35m.06s.
8º	318	L. Nayen	Peugeot 404	5h.35m.10s.
9º	320	D. R. García	Chevrolet	5h.59m.45s.
10º	322	A. J. Sales	Peugeot 404	6h.43m.10s.

Promedio del ganador: 149,825 k.p.h.

CLASIFICACION GENERAL - 1.518 Kms.

Categoría "A"

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo
1º	14	S. Toraño	De Carlo	14h.54m.16s.
2º	11	R. Villaverde	De Carlo	15h.12m.00s.
3º	7	M. Craztman	N.S.U.	15h.24m.12s.
4º	2	B. Bornancini	De Carlo	15h.54m.09s.
5º	3	"Perry Mason"	De Carlo	16h.27m.42s.
6º	5	J. Di Nolfo	De Carlo	19h.08m.09s.
7º	12	G. Galíndez	Citroen	19h.33m.34s.
8º	10	M. A. Rotondo	De Carlo	19h.48m.43s.
9º	15	R. Latorre	De Carlo	19h.50m.19s.

Promedio del Ganador: 101,848 k.p.h.

Categoría "B"

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo
1º	101	C. Ruesch	Renault 1093	12h.32m.48s.
2º	102	D. Bonamici	Renault 1093	12h.39m.07s.
3º	103	R. Visintini	Auto Unión	12h.51m.15s.
4º	122	"Epsilon"	Renault 1093	13h.15m.43s.
5º	116	A. Meniuta	Renault 1093	13h.17m.29s.
6º	110	A. Tannure	Renault 1093	13h.27m.30s.
7º	126	N. Arias Uriburu	Renault 1093	13h.37m.42s.
8º	107	D. Gonella (h.)	Auto Unión	13h.44m.52s.
9º	104	E. Parisi	Renault 1093	14h.08m.59s.
10º	120	E. Molina	Auto Unión	14h.56m.27s.
11º	119	A. Novillo	Auto Unión	15h.03m.18s.
12º	127	A. Gonella	Auto Unión	15h.40m.54s.

Promedio del ganador: 120,988 k.p.h.

Categoría "C"

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo
1º	221	I. Maresio	Alfa Romeo	11h.55m.01s.
2º	201	C. Reutemann	Fiat 1500	11h.55m.15s.
3º	210	T. Riva	Fiat 1500	12h.03m.00s.
4º	213	C. Sansón	Fiat 1500	12h.44m 06s.
5º	216	'Parra-Carretero'	Fiat 1500	13h.35m.32s.
6º	211	"Loli-Nico"	Fiat 1500	14h.11m.26s.

Promedio del ganador: 127,381 k.p.h.

Categoría "D"

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo
1º	309	E. Santamarina	Peugeot 404	11h.21m.55s.
2º	307	A. R. Médici	Chevrolet	11h.31m.26s.
3º	301	J. Migliore	Peugeot 404	11h.35m.17s.
4º	304	N. Castañón	Peugeot 404	11h.55m.52s.
5º	302	"Larry"	Peugeot 404	12h.01m.26s.
6º	317	M. Cornejo	Chevrolet	12h.13m.26s.
7º	318	L. Nayen	Peugeot 404	12h.22m.31s.
8º	308	A. Turturro	Peugeot 404	12h.22m.52s.
9º	320	D. R. García	Chevrolet	13h.26m.20s.
10º	314	J. R. Chico	Peugeot 404	13h.49m.21s.
11º	323	A. J. Sales	Peugeot 404	14h.24m.34s.
12º	322	R. Bustamante	Chevrolet	14h.32m.48s.

Promedio del ganador: 133,564 k.p.h.

Director de la Prueba: **Andrés Reginato.** Comisario Deportivo: **Dr. Estor Ruata.** Comisario de Neutralización: **Luis Ramacioti.** Oficial Deportivo: **Angel Neira.**

TODOS LOS SABADOS

de 20,30 a 22 horas por

LS4 RADIO PORTEÑA

con

LUIS ANGEL ORMAECHEA

VICTOR NAVAS PRIETO

MIGUEL ANGEL MERLO

Y CORRESPONSALES EN TODO EL PAIS

Locución Comercial
ROBERTO VIDAL
Y
JUAN A. RIPOLL

Control
OSVALDO RANDALL

Alfredo Coronel y su "chivo", de gran tenida en el peralte, están acaparando las pruebas de L."27".

FOMENTO AUTOMOVILISTA

CORONEL ES PUNTERO EN LA ZONA "A" y "B"

CADA vez mayor es la diferencia que separa a Alfredo Coronel de sus escoltas inmediatos en el campeonato argentino de la categoría Fomento Automovilista Limitada "27". En las últimas competencias hizo tabla rasa, hasta el extremo de haberse impuesto en seguidilla en Carlos Casares, Chivilcoy (Zona "A"), General Acha y Puán (Zona "B").

Las performances mencionadas, sumándose a sus tres victorias y un segundo puesto que traía de arrastre, permiten a Coronel cantar las 40 en la "A", doblando en puntaje a Ortensi que está segundo con 20 unidades, en tanto Thomas sólo acumula 14. En la "B" Coronel tiene 12 puntos, contra 4 de Salgado y Thomas. Resultará muy difícil, pues, pelearle la punta en las próximas competencias y más aún darle batalla por el título de campeón de la temporada.

Los resultados de las últimas carreras fueron los siguientes:

• GENERAL ACHA

El domingo 30 de abril ppdo. se disputó en General Acha la primera prueba por la Zona "B", en circuito de tierra de 1.400 metros. Coronel realizó la mejor vuelta en la clasificación del sábado a 116,937 k.p.h. y también se impuso en su serie, 10 vueltas, a 110,317 k.p.h. La segunda "batteria" la ganó Humberto Thomas a razón de 109,994 k.p.h. y en la final Coronel se impuso fácilmente en 25 vueltas, sacando una ronda a su más inmediato perseguidor, Salgado.

La clasificación fue la siguiente: 1º Alfredo Coronel, 19m.2s. a 110,332 k.p.h.; 2º F. Salgado, con una vuelta menos; 3º A. Camicia, con 24 vts.; 4º J. Cabrera, 23 vts.; 5 L. González, 21 vts.; 6º A. Jatip, 21 vts.; 7º R. Arrausi, 21 vts. y 8º R. Pereyra, 18 vueltas.

• CARLOS CASARES

El 7 de mayo, por la Zona "A", se realizó la competencia de Carlos Casares, sobre el trazado de 1.075 metros perfectamente preparado al efecto. El mejor tiempo en la clasificación lo marcó Coronel con su Chevrolet, aventajando a Belesia por 2s.1/10, a un promedio de 98,951 k.p.h.

La primera serie a 10 rondas volvió a poner a Coronel en la vanguardia, a 90,759 k.p.h., muy lejos de Ortensi, que fue segundo. En la otra manga se impuso Belesia, a 89,417 k.p.h., aventajando por casi 24 segundos a Garabato, que lo escoltó. La final a 25 circuitos marcó la hegemonía de Coronel con 25 vueltas a razón de 91,101 k.p.h., con una ronda de ventaja sobre C. Ortensi que ocupó la segunda colocación; 3º M. Garabato, 24 vts.; 4º J. Cabrera, 24 vts.; 5º L. González, 23 vts.; 6º R. Polidori, 23 vts. y 7º C. Vidaurre, con sólo 18 vueltas. Abandonaron A. Giordano (11ª vta.) y R. Belesia (16ª vta.).

• TAMBIEN EN PUAN

Primero en la clasificación a 121,395 k.p.h. sobre el circuito del Aero Club Puán, de 1.450 metros, Abel Thomas pareció que iba a dar otra tónica distinta a las anteriores, el domingo 14 de mayo pasado, al disputarse la segunda carrera del año de la Zona "B". Coronel había dado su mejor vuelta a 1s.7/10 de aquél, lo cual era promesa de un "rueda a rueda".

Cuando Abel venció en la primera serie a 109,894 k.p.h. y Coronel en la segunda a 109,825 k. p. h., la final se planteaba más que promisoria y además, con augurio de reñidas alternativas entre los dos "capos" de la categoría. Pero no fue así.

Coronel, en 25 circuitos, aventajó a Abel Thomas por 37 segundos, que en metros se traduce a mucha diferencia. El promedio dice, sin embargo elocuentemente, que se apuró mucho, obligándose a las máquinas al máximo de rendimiento: 115,180 k.p.h. La "clasifica" fue esta: 1º A. Coronel, 18m.53s.; 2º Abel Thomas, 19m.30s.; 3º H. S. Ilacqua, 19m.38s.7/10; 4º P. Delrieux, con 24 vts. y 5º R. Ceminari, 19 vts. No largaron Humberto Thomas, 2º en su serie tras su hermano y R. Rodríguez que había abandonado en la misma (1ra. vta.). Abandonaron en la final R. Novack (4ta. vta.) y L. González (11ª vta.).

• EN CHIVILCOY

Sin dar ni darse respiro, Coronel estuvo 7 días después, el domingo 21 de mayo en el circuito del Auto Club de Chivilcoy, imponiéndose en las vueltas de clasificación sobre el perímetro perfectamente cuidado de 1.450 metros.

OFERTA ESPECIAL

Toca discos en valija modelo universal, funciona a pilas o en corriente, cambiador WINCO de 4 velocid. último modelo.
PRECIO OFERTA: M$N. 17.000.—

BOSTON

Combinado portátil radio-fono modelo universal, funciona a pilas o en corriente —Radio OC-OL— Cambiador WINCO 4 velocidades último modelo.
Precio Oferta: M$N. 22.000.-

El mismo modelo con motor manual de 4 vel.
M$N. 18.000.—

MONTEVIDEO 161
T. E. 40-7874 Buenos Aires

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

REINA DE LA RUTA 85

Fue brillante la fiesta realizada al cabo de la competencia organizada por el Club Deportivo Mutual y Cultural "Babic", que preside el señor Atilio Frigieri. El intendente municipal entregó en la oportunidad, el trofeo Primer Gran Premio Ciudad de Salliqueló al ganador de la competencia, Alfredo Coronel y la reunión culminó con un baile en cuyo transcurso se eligió la Reina de la Ruta 85. Fue otra gran carrera, pero de belleza. Finalmente, después de aflebrada tarea por parte del jurado, resultó consagrada para la monarquía la joven Liliana E. Cavalo, con una corte de envidiables líneas, formada por Dorita Suárez y Teresita Vershulst.

Liliana I, entre muchos premios, recibió dos pasajes para San Carlos de Bariloche. De esta forma la Ruta 85 es la primera de nuestra red caminera que tiene su soberana de belleza. Cabe señalar que el "Bábic" se creó entre empleados y obreros de una empresa constructora que lleva ese nombre, con asiento en La Plata y que construye la Ruta 85, tramo Guaminí-Ruta nacional 5. La flamante institución organizó con todo éxito la prueba Limitada "27" del 23 de abril último, con extraordinario éxito.

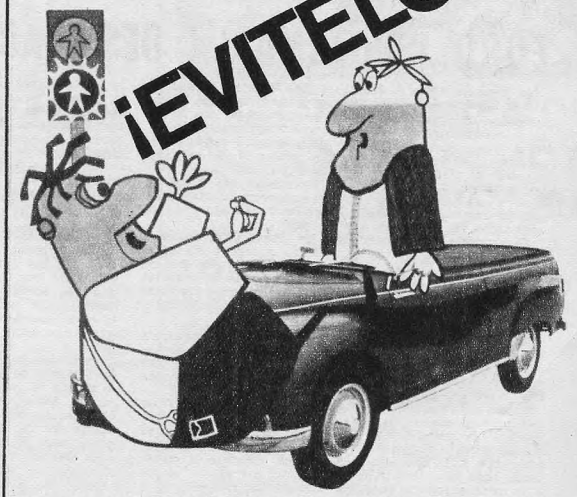
• *El intendente de Salliqueló, señor Raúl Campodónico, entrega un formidable trofeo al ganador de la prueba*

• *Vean que trofeo... vestido de negro. Es Lidiana I, Reina de la Ruta 85, elegida en la fiesta del "Babic".*

Aventajó a Humberto Thomas por sólo 3|10 de segundo, a una media de 106,748 k.p.h. que sería a la postre, el mejor registro de ese fin de semana.

La serie inicial la ganó el "eterno" primero a 100,772 k.p.h., dejando lejos a Ortensi, que fue segundo y sacando ambos 1, 2 y 9 vueltas al resto del reducido lote completado por Polidori, Arrausi y Garabato. Humberto Thomas, por su parte, venció en la otra batería a 105,072 k.p.h. con una luz de más de 21 segundos sobre Abel, que lo escoltó.

La final tuvo atisbos emotivos, pero en la meta Alfredo Coronel marcó su triunfo con un neto de 20m.55s.5|10 a 101,006 k.p.h. para las 25 rondas; 2º Abel Thomas, 21m.33s.8|10; 3º O. Ortensi, 24 vts.; 4º M. Garabato, 24 vts.; 5º R. Polidori, 22 vts.; 6º J. Cabrera, 19 vts. y 7º R. Arrausi, también con sólo 19 rondas.



Use solo FLUIDO PARA FRENOS, FRENOS HIDRAULICOS y FRENOS DE POTENCIA

Bendix

SATISFACEN LAS NORMAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ INTERNACIONAL.

EXIJA LA LINEA Bendix CUANDO PIDA FRENOS

Recuerde que en Frenos... **BENDIX**... y a otra cosa Porque los garantiza **BENDIX**, el cuartel general de frenos en el mundo.

FLUIDO SAE 70 R.3 satisface y excede las normas.

LA gran expectativa que se mantenía en los círculos deportivos por la falta de novedades sobre la labor del equipo oficial de competición de Ford Motor Argentina, fue quebrada por el anuncio hecho por el Director de esa compañía, Dr. Julio J. Navarro Monzó, sobre la reestructuracinó de ese equipo y la designación del Sr. Horacio Steven como preparador técnico del mismo.

Aunque esta noticia ya la habíamos anticipado en nuestra edición de mayo, recién fue confirmada en oportunidad de firmarse el respectivo convenio por parte del Presidente de Ford Motor Argentina S.A., señor Douglas B. Kitterman y del señor Horacio Steven, en un sencillo acto al que asistieron el Dr. Navarro Monzó, el Gerente General de Ingeniería Ing. J. V. Chabot, el Gerente de la planta de motores, Ing. Ricardo Dobrzanski, el Gerente Adscripto a la Presidencia, Sr. Lorenzo A. Blanco, el Gerente de Relaciones Cívicas, Sr. Tomás R. Landajo, el asesor deportivo, Sr. Oscar A. Gálvez y el Sr. Rodolfo Frega.

• *El presidente de la Ford, Douglas Kitterman y Horacio Steven por "Competición" S.A., firman el convenio: Steven viajó a EE.UU. en misión oficial.*

FORD CONFIRMA LA DESIGNACION DE STEVEN

Al anunciar esta novedad, el Dr. Navarro Monzó comentó que, luego de una exitosa performance del Falcon equipado con motor de 3 litros de cilindrada, con el que en la reciente temporada 1966, ganó 3 importantes carreras y logró otras meritorias posiciones sobre vehículos de potencia notablemente superior, el equipo oficial se había abocado al desarrollo de un motor V8, con partes componentes de fabricación local. Terminada esa etapa, se daba ahora paso a un período de aprovechamiento de las experiencias logradas con la adopción de las técnicas más avanzadas en esta dura especialidad.

El prestigio y la experiencia de Ford, dijo, obliga a un trabajo estrictamente planificado y seguro sin apremios de tiempo que técnicamente escapan al dominio de una gran fábrica automotriz, cuyos objetivos económicos se determinan por un conjunto de realizaciones efectivas y no sólo por esfuerzos parcializados de relativa eficacia final.

Por eso, señaló Navarro Monzó, hemos logrado ahora los servicios de Horacio Steven, técnico de reconocida capacidad y cuya personalidad y trayectoria deportiva concuerdan con nuestra política, y al que en nombre de Ford auguró el mejor de los éxitos en su labor.

Luego de firmado el convenio, el Sr. Steven manifestó que para él era un verdadero orgullo que Ford hubiera confiado la preparación técnica del equipo oficial a su organización, una gran responsabilidad que esperaba superar con éxito. En esta casa, agregó, encontré la disposición más favorable para mi trabajo, por eso mi gente y yo personalmente hacemos lo imposible por responder a la confianza que nos han brindado.

Finalmente, el Dr. Navarro Monzó manifestó que el programa de carreras se desarrollaba bajo la dirección de la Oficina de Relaciones Públicas y Publicidad, la que se encargará de suministrar toda la información técnica que en lo sucesivo se formule. Por otra parte, el señor Oscar Alfredo Gálvez continuará como asesor del equipo oficial y los trabajos de preparación de los Falcon se seguirán desarrollando dentro de un sector correspondiente a la Oficina de Ingeniería de Producto.

• PROYECTOS DE STEVEN

Con el propósito de que nuestros lectores se informen mejor de las actividades del Sr. Horacio Steven, les adelantamos que actualmente éste preside dos sociedades, una sita en la calle Bernardo de Irigoyen 511, de esta capital, especializada en coches de la marca Renault y la otra denominada Competición S.A., con oficina técnica, ingenieros, dibujantes, taller equipado con dinamómetro y otros aparatos modernos para la preparación de automóviles de carrera. Ford Motor Argentina contrató los servicios de Competición S.A., con el propósito de que la misma se haga cargo, en principio de dos coches del equipo. Además el 10 de abril ppdo. comenzaron la construcción de dos nuevos Falcon de diseño revolucionario, dentro de los límites que permite la reglamentación vigente para Turismo de Carretera. Ha trascendido, además, que los vehículos del equipo oficial de Ford, mencionados en primer término, estarían presentes en la carrera de Chaco el 11 del actual.

NUEVOS PREMIOS PARA CORREDORES FORD

La comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford puso en vigencia a partir del 14 de mayo ppdo. una nueva escala de premios en efectivo para los corredores de la marca Ford, que compitan en la categoría TC, quedando sin efecto las que regían anteriormente.

Los nuevos premios instituidos se acordarán a los pilotos Ford de acuerdo a la ubicación que les corresponda en la **CLASIFICACION GENERAL** de cada competencia, como sigue:

AL PRIMERO	....	$ 160.000.—
AL SEGUNDO	....	„ 60.000.—
AL TERCERO	....	„ 40.000.—
AL CUARTO	.....	„ 20.000.—

Asimismo la precitada comisión instituye un premio en efectivo por carrera para el **PREPARADOR** y para el **ACOMPAÑANTE** del piloto Ford ubicado primero en la clasificación general, consistente en m$n. 20.000.- cada uno.

• PREMIO CAMPEON ARGENTINO DE T/C.

La Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford premiará al piloto Ford si obtiene el título de CAMPEON ARGENTINO T/C - 1967 con un Ford Falcon 0 Km.

Asimismo la Comisión se encuentra estudiando los premios que se acordarán en el GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA 1967, y demás ubicaciones en el Campeonato Argentino, como así también la ampliación en las entregas de repuestos para los volantes que utilizan automóviles de esa marca.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

KARTING INTERNACIONAL

► por LUIS MIGUEL SANCHEZ

• Voy a Bariloche. El director de turismo, Dr. Fanjul, me oyó hablar de una idea: deportes para estudiantes y universitarios. Y le agradó. Ahora, en la hermosa ciudad turística buscaremos lugares adecuados para, en ellos, tratar de ver la posibilidad de realizar, desde diciembre, el Ier. Campeonato Argentino (o latinoamericano) para la gente estudiosa. Les contaré en la próxima...

• Pierre Ugeux, presidente actual de la Comisión Internacional de Karting, recibirá en su país durante junio a los "equipos nacionales" que participarán allí (pista a determinar) en la segunda serie del Campeonato de Europa, que terminará en Thiversal-Francia, con la tercera, el 6 de octubre.

• Posiblemente pueda llegar a ver esa prueba don Federico Fernández Pita, presidente del Touring Club Argentino quien viajó para asistir a un Congreso Internacional de 83 entidades mundiales. De paso... invitaciones para Bs. As. 1968, algo muy, muy, muy grande para beneficio de todos!!!

• La gente de la F.A.K., alertada por estas columnas fue a ver las posibilidades de un nuevo Parque-balneario, en Luján y no se llegó a arreglo alguno. Diez mil pesos por reunión, para fiscalizar asustó un poco a los voluntariosos... Eso me contaron.

• También Avellaneda tendría su gran dromokart internacional. "Pertiño da cidade", como dicen en Brasil. Gente joven, jerarquizada, está en la idea. Mil chicos esperan ahora el apoyo local para tener máquinas... aunque sean viejitas. Ya las compondrán. Touring Club (Dr. Ponisio) recibe estas adhesiones para después ceder a la F.A.K. el control.

• Oscar del Campo, argentino, fue la mejor performance extranjera en el festival cisplatino de moto-kart realizado en la rambla costanera de Montevideo, tradicional lugar de las luchas ciclísticas. En 100, ganó Buenahora (U.) la segunda Luis P. Serra (U.) y la tercera el mismo, a 74.598, mejor promedio del día.

• En San Nicolás se anduvo fuerte: 70,450 k.p.h. Tonolli (R.F.) en la Junor; 77,720 en la "K", Herceg (H.100). Mucho orden.

• Kartismo en la TV. El veterano periodista Armando Núñez dará una chance para que el deporte formativo tenga su "asistencia" en un programa de gran empuje, listo para salir...

Mario Mathieu, otrora "Caballero del Deporte" fue agasajado a 25 años de su triunfo en uno de los Campeonatos Argentinos. Sonríe el actual Intendente de Paraná, E. Ríos, mientras el colega Martín Bustamante, en la frase ocurrente. Mathieu habilitó ese día un circuito que viene de peras al kárting local: a 6 cuadras del centro. Fuimos allí y hemos traído buena impresión.

TACONEANDO TANGOS

LA MUSICA DE AYER, DE HOY Y DE SIEMPRE

TODOS LOS SABADOS de 10 a 11 horas por

LR4 RADIO Splendid

PROMOCION PUBLICITARIA:

LADISLAO GARAY

DIRECCION:

CECILIA RUGER

LOCUCION COMERCIAL:

• MONICA UGARTE

• RICARDO DAVIS

Micronoticias DEL MUNDO

► De acuerdo con lo informado por ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores), la producción de vehículos en abril último fue de 16.905 unidades (12.672 autos y 4.233 rodados comerciales).

Durante el primer cuatrimestre de 1967 la producción fue de 54.402 vehículos contra 50.792 en igual período de 1966, lo que representa un aumento del 7,1 por ciento.

En los primeros 4 meses de este año se produjeron 42.249 automóviles y 12.153 comerciales, lo que traduce una mejora del 7,4 y 6,2 por ciento, respectivamente, en relación al año pasado.

► Entre el 15 y el 24 de mayo último se realizó la Convención Anual de Ventas de "Colorin", Industria de Materiales Sintéticos S.A., con la participación de los directores de la empresa, gerencias departamentales, jefes de ventas, vendedores y promotores de todo el país.

Se analizaron todos los aspectos de la política comercial para el nuevo ejercicio, dándose a conocer el nuevo objetivo de ventas y la campaña de publicidad que lo apoyará.

► El 8 de julio próximo se largará el Gran Premio Internacional de Regularidad "MolyKote", en adhesión al año internacional de turismo, entre Buenos Aires y Río de Janeiro, a través de rutas uruguayas y brasileñas. La fiscalización estará a cargo de la Comisión de Regularidad del Touring Club Argentino, mediante un afiatado equipo especialista en esta clase de competencias. También se ocupará el Touring Club de lo concerniente a detalles turísticos, como hospedaje y excursiones. Habrá servicio mecánico gratuito en todo el recorrido.

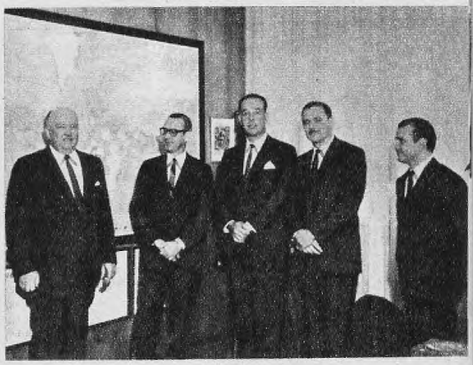
► La ampliación del plazo para el pago del impuesto de radicación de vehículos automotores y rodados correspondientes a este año es el que sigue, para la capital federal: miércoles 30 de agosto los autos particulares de 1ra. a 5ta. categoría; miércoles 13 de setiembre, los autos de 6ta. y 7ma. categoría y miércoles 27 de setiembre los camiones y acoplados, doble cabina, ómnibus, microómnibus, taxímetros, colectivos, pompas fúnebres, ambulancias, carros, carruajes, motocicletas, motonetas, bicicletas y triciclos, con o sin motor, para uso comercial. Inconvenientes en los padrones respectivos dieron lugar a esta prórroga.

► El 18 de abril ppdo. quedó constituida la Asociación Pilotos F-4, con sede en Warnes 832, T.E. 54-0518, Capital Federal. Preside la flamante entidad José Luis Luzzi; vicepresidente Jorge Guerrero y tesorero Raúl Martínez. Su primera decisión fue patrocinar una competencia de la categoría el 11 de este mes de junio en el autódromo municipal porteño.

► En su reciente asamblea de accionistas, Fric Rot S.A.I.C. dejó constituido su directorio. Lo integran: presidente, Alfredo C. Ruata; vicepresidente, Dr. Juan P. Gayol; directores, Gastón F. Albano, Luis Belloso, John F. Buck, Juan Fábregas, José Galera (h) y Juan L. Salatín; suplentes, Cosme Beccar Varela y Domingo A. Rolfo; síndico, Pablo Fernández de Luco; suplente, escribano Raúl Argüelles.

► La Asociación Argentina de Automóviles Sport hizo entrega de los premios correspondientes a las carreras que patrocinó el 18 de diciembre y 12 de marzo último y al Rally del 4 de diciembre ppdo. En el mismo acto se entregaron las distinciones a los egresados del curso de pilotos del año anterior.

► El Club Argentino de Regularidad (CAR) celebró



IMPORTANTE INVERSION DE FORD

El presidente de la Ford Motor Argentina S. A., señor Douglas B. Kitterman, aparece acompañado por el vicepresidente de la empresa, Lloyd L. Halstead, los directores doctor Julio Navarro Monzó y Roberto Fischer y el gerente adscripto a la presidencia, Lorenzo A. Blanco. El señor Kitterman anunció la aprobación por decreto del P. E. 2419/67, de una inversión de capitales por un monto de 8.800.000 dólares por parte de la Ford de los EE.UU. para ampliar la planta de General Pacheco. Por su parte, la empresa nacional invertirá 6.300.000 pesos. Dijo Kitterman que es un ejemplo de la confianza que Ford tiene en el futuro argentino. ¡Exito!

PRUEBA DE REGULARIDAD DEL ATENEO "ATMA"

En recordación del tercer aniversario de la desaparición física de Juancito Gálvez, el Ateneo "Atma" realizó el 22 de abril último una competencia de regularidad entre Atma-Pilar-Campana y regreso, con la fiscalización del C.A.R. Largaron 35 participantes y se impuso, con 14 puntos en contra, la pareja integrada por Raúl Pérez Roldán y María E. Adami, a quienes vemos con el Sr. F. Majuan, presidente de "Atma", durante la entrega de premios.

OTRA SENSIBLE PERDIDA EN EL RADIODEPORTE

Pérdida desgarradora resultó la muerte, repentina, de Alfredo Curcu, el popular relator del radiodeporte que vivió junto a Luis Elías Sojit tantas jornadas de emoción. Ultimamente, después de haber participado en transmisiones de COCHE A LA VISTA, inició un ciclo de emisiones de automovilismo por LR2 Radio Argentina. Sorpresivamente el 5 de mayo su corazón se detuvo, causando gran conmoción en los medios periodísticos.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

25 AÑOS DE TRABAJO Y PROGRESO

Con este slogan celebró sus 25 años de actividad comercial en el ramo de los neumáticos, "Mariano Acosta S.A.C.I." empresa de nacimiento modesto y actualmente una de las más poderosas en el ramo. Gracias a la conducta y dirección de su fundador y actual presidente don Orlando Montesano, hombre joven de visión infinita y empuje contagioso. COCHE A LA VISTA se complace en felicitar al presidente y a todos los amigos de "Mariano Acosta S.A.C.I." y hace votos para un constante éxito.

sus 29 años de vida en su sede social de Alberti 338, en esta capital. Se entregaron, en la brillante ceremonia, los premios a los campeones porteños del año pasado y asimismo se concretó la entrega del Trofeo Independencia.

► En el Moto Club Argentino se hizo entrega de los premios y trofeos correspondientes a varias pruebas organizadas por la entidad.

► Edgardo Boschi preside ahora la APAT (Asociación Pilotos Automóviles de Turismo), secundado por Teodoro Alvarez ("Segundo Sombra") como vicepresidente 1º; Oliver Coldwell (vice 2º); Víctor Bonnano (secretario); Miguel Angel Galluzzi (prosecretario); Antonio Saccomano (tesorero) y Arturo Dubourg (protesorero). Uno de los proyectos de inminente ponencia a la CDA de esta entidad, es la creación de una categoría Gran Turismo hasta 2 litros de cilindrada.

► La comuna porteña, por intermedio de su secretaría de Obras Públicas hizo saber que todos aquellos poseedores de registros de conducción que estén deteriorados o ilegibles, deberán renovarlo de inmediato, so pena de severas sanciones.

► En la Avda. Juan B. Justo 6610 de la Capital Federal se inauguró un local para la venta de accesorios y repuestos eléctricos del automotor, con especialidad en encendido, bajo la dirección de Arnoldo W. Tartaglini, ex empleado de H. R. Dirisio S.R.L.

► De acuerdo con una información dada a publicidad por Fiat Concord, durante el período de ventas del primer cuatrimestre de este año esa empresa fue la que más automóviles vendió en todo el país con un total de 12.254 unidades. El record de ventas de todas las marcas, según la misma fuente, correspondió en el mismo lapso al Fiat 600 E. con 6.199 unidades, ocupando el segundo lugar el Fiat 1500 C. Gran Clase, con 6.055 unidades vendidas.

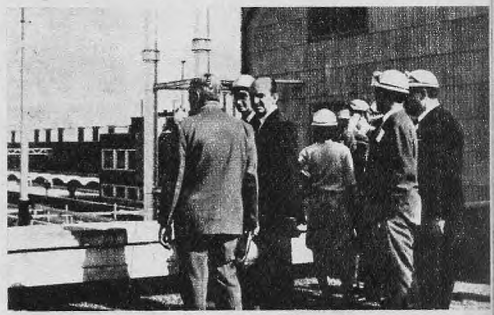
► El gerente de Ventas de General Motors Argentina, Gilbert C. Donovan anunció la incorporación de dos nuevos ejecutivos en posiciones claves dentro de su departamento. Se trata de Víctor Harris Smith y Marcelo E. Cuidet, como adscripto a la gerencia y gerente de Promoción, Ventas y Propaganda, respectivamente.

► En una asamblea cumplida el mes ppdo., renovó autoridades la Asociación Argentina de Periodistas y Escritores de Turismo A. A. P. E. T. Se resolvió, asimismo, mantener como socios "fundadores" hasta el 31 de diciembre de 1968, a los ya registrados hasta el momento. El ingreso de todo nuevo interesado quedará comprendido en la categoría "Adherentes". Por otra parte, se apoyó la asistencia de una delegación de la entidad al Décimo Congreso de la Confederación de Organizaciones Turísticas de América Latina, a desarrollarse, en Miami, Estados Unidos. La nueva mesa directiva quedó así integrada:

Presidente: A. M. Córdova Alsina, vicepresidente; Jaime Giralt Font, vicesegundo: L. Miguel Sánchez, secretario: Jesús M. Pascual, prosecretario: Juan Carlos Quintás, tesorero: Ricardo Harry Foulkes, protesorero: Jorge Andrés Sánchez, vocales: Jorge Zapiola Bosch, Dr. Antonio Cataldo, Norberto Alvarez Ojea, suplentes: Alberto Borrini y Antonio Díaz Funes.

CELEBRACION DE F.A.S. PEPA HNOS. S.A.

El ingeniero Arnoldo Lucius entrega al titular de la firma F. A. S. Pepa Hnos. S. A., señor Primo Pepa, el diploma y "cinta azul de la popularidad" en nombre de la Brand Barometer Association, por la fabricación del sistema de filtrado de aire para automotores, de la marca "Fasfilter". El acto se realizó con lucidos contornos en la planta fabril de Lomas de Zamora, reuniéndose amigos, proveedores, representantes de las principales productoras de automóviles y concesionarios "Fasfilter". El asado no desentonó. ¡Magnífico!



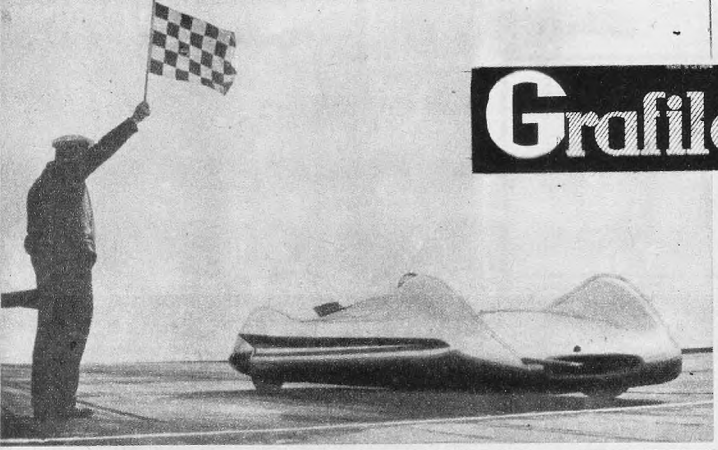
VISITAN LAS FABRICAS DE DUCILO

En la foto aparecen algunos periodistas socios de APICA (Asociación de Periodistas Industria y Comercio del Automotor), que visitaron la planta industrial de Ducilo. El gerente Osella acompañó a los visitantes, haciendo una reseña de los comienzos y la organización de la empresa que este año celebra sus 30 años de vida. Llamó la atención de los periodistas la moderna planta de polimerización de nylon 6.6, de donde surgen telas para neumáticos y cinturones de seguridad. El almuerzo fue criollo.

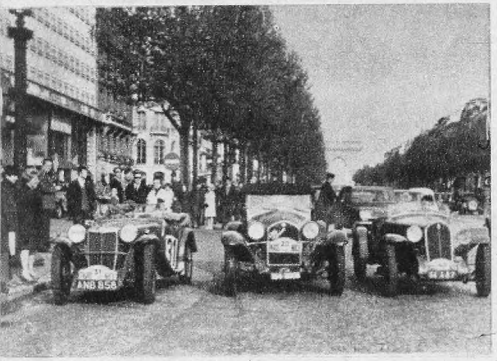
MENU "AUTOMOVILISTICO" EN PLENO VUELO

El automovilismo invade hasta la "tranquilidad" de los modernos jet, ante la alegría de las dos hermosas hostesses (azafatas) de uno de los vuelos de Braniff International. La nota fue en el vuelo de Braniff llevando a un grupo de concesionarios de Chrysler Fevre Argentina hacia EE.UU. y Canadá y las bellas Ursula Huber y Marta Kutler posaron con la gran torta que sería el postre de la primera cena a bordo. Se trata de una reproducción del pentágono que es emblema de Chrysler. Todo el menú fue bautizado con denominaciones afines a la empresa. La torta se llama Saravin a la Plus-Up. La comida bien.

Grafilandia



Este "monstruo" es soviético. La bandera a cuadros, marcialmente levantada, decreta el triunfo de la "Khadi-7", magnífica máquina sport que en la oportunidad fue piloteada por Vladimir Nikitin, el más famoso volante de Rusia. La carrera se disputó cerca de Kharkov, con motivo del 50º aniversario de la asunción del poder por parte del régimen del Soviet. Nikitin, con ese bólido estableció un nuevo record para su país. No se descarta que antes de mucho los rusos compitan en occidente.

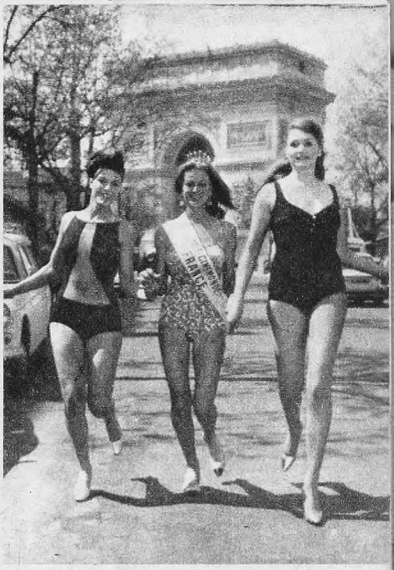


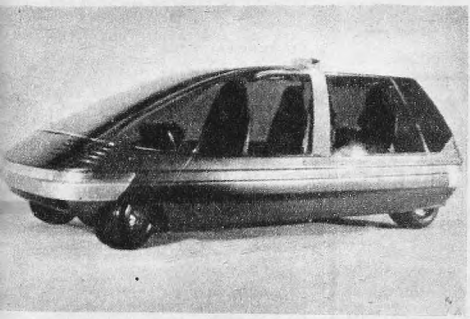
Causó sensación la reciente competencia de "cafeteras" realizada entre París y Niza. La foto registra el preciso momento de la largada, en una agradable mañana, frente a los famosos Campos Elíseos. En fila, de izquierda a derecha: un MG modelo 1933, inglés; un Alfa Romeo 1929, italiano y un Simca francés 1932. Intervinieron aparatos desde 1921 hasta 1936. ABAJO. Una Morgan 1921 posa entre la mirada casi atónita (y sonriente) de numeroso público, rumbo a Niza. Más de 60 "albóndigas" tomaron parte en esta competencia.

Espectacular enfoque del vuelco de la máquina piloteada por Carlos Serpero en la Vuelta de Lobos, de Turismo, recientemente disputada. Prácticamente "se cayó", tal vez porque el volante no atinó a maniobrar enérgicamente cuando el aparato perdió estabilidad. ABAJO: Aunque parezca mentira, el 121 de Serpero ha sido captado cuando salió del vuelco, ya que dio una vuelta entera y siguió en carrera, como si no hubiera pasado nada. Fue un accidente afortunado. (Fotos obtenidas por Carlos A. Pozzi Montaña).

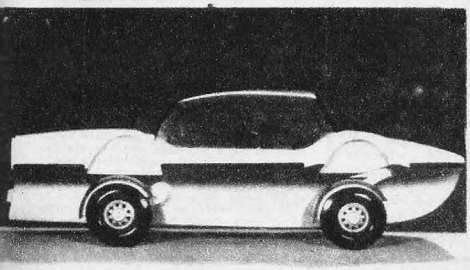
http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

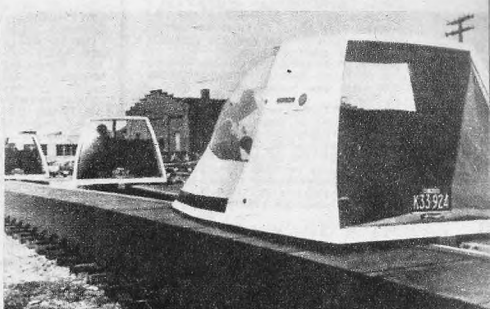
Anne Vernier acusa 98-64-98 y tiene solamente 22 años. Tenía gran chance para obtener el título de "Miss Europa", en representación de Francia, en una de cuyas calles de París, aparece parando el tránsito. Nadie se atrevió a hacerle la boleta y no por falta de ganas, precisamente. Cerca está el Arco de Triunfo, como un presagio. DERECHA: La misma "leona" francesa, aparece aquí flanqueada por otras dos jovencitas capaces de cortar el hipo. Corriendo por las cercanías del Arco de Triunfo, a la izquierda aparece Muriel Benarous, de 19 años y a derecha, Carole Noé, de 21. El trio congestionó el tránsito de vehículos, pero nadie se quejó.





Aunque no parezcan, son autos. El de arriba es un Triumph de ensueño, con características realmente singulares. Alcanza una velocidad de 120 millas por hora, acelerando a 60 m.p.h. en sólo 6 segundos. Es todo automático y funciona con radar. Especial para conductores "chapa - chapa". ABAJO: un coche anfibio creado por los británicos, más precisamente por Charles Vintin. Cuesta menos de tres mil libras. ¿Y esto? Se trata de una idea revolucionaria que tiene mucho de lógica y que apunta a 1970. Está construido en acero y material plástico. Lo llaman AtaRRcar y funcionando como un auto común, aparece partiendo de origen, despidiéndose el automovilista de su familia. Al llegar a la ruta (en la foto de abajo), se apoya en un riel y funciona estrictamente a electricidad, resultando supereconómico. ¿Se lo adoptará?





PROGRAMA DE LOS DEPORTES MECANICOS

JUNIO

Día 4: VICENTE LOPEZ AUTOMOVIL CLUB. - Organiza una competencia de Turismo de Carretera con puntaje para el Campeonato Argentino, a realizarse en el Autódromo Municipal. Se realiza en reemplazo de la fecha programada por el Automóvil Club de Río Cuarto que fuera resignada.

La jornada comenzará a las 9,45 horas, en el circuito Nº 1 del autódromo, que tiene un recorrido de 3.139,55 metros. Se correrán 2 series da 10 vueltas cada una, un repechaje de 6, y la final a 25 rondas. El recorrido de cada serie es de 37.674,60 metros, el del repechaje 18.837,30 y el de la final 62.791 metros.

El día 3 en el mismo escenario se disputarán las pruebas de clasificación, que darán comienzo a las 14 hs. El total de premios instituidos asciende a 2.600.000 pesos.

Día 4: AUTOMOVIL MIDGET CLUB SUNCHALES. - Anuncia su XI certamen automovilístico premio "Motores Perkins" para Mecánica Nacional en fórmula 1. La jornada comenzará a las 9,30 en el autódromo "Del Rosario" que tiene un trazado de 1.832,50 metros. Se disputarán 2 series a 20 vueltas cada una (36,650 Kms.), un repechaje a 10 rondas (18,325 Kms.) y una gran final a 35 circuitos (64,137 kilómetros).

El sábado, en el mismo escenario, se disputarán las vueltas de clasificación a partir de las 14 horas, para determinar el orden de largada de las series. Se instituyó 1.100.000 pesos en premios, además del clásico viático de 8 pesos por kilómetro, estada y alojamiento gratuito para el corredor y 4 acompañantes.

El año pasado se disputó el 24 de julio y en la final se impuso Rolando Sotro, Ford "T", 31m.53s.5|10 a 121,603 kilómetros por hora; 2º Omar Cubertino, (Chev.), y 3º R. Rodríguez (Dodge). El historial de la competencia es el siguiente:

1956 - 4 de noviembre. Circuito de 1.770 metros. Ganó Alfredo Pián, a 113,594 k.p.h.

1957 - 14 de julio. Circuito de 2.042 metros. Venció Juan C. Zampa a 129,159 kilómetros por hora.

1958 - 20 de julio. Circuito de 2.042 metros. Ganó Jesús Ricardo Iglesias, a 124,361 k.p.h.

1959 - 20 de julio. Circuito de 2.042 metros. En fuerza libre ganó Jesús Ricardo Iglesias. En fuerza limitada ganó Enrique Sticconi. No hubo final.

1959 - 12 de julio. Circuito de 2.042 metros. Ganó José Fanto a 120,406 kilómetros por hora.

1960 - 11 de julio. En fuerza libre ganó Hugo Galaverna. En fuerza limitada triunfó Enrique Sticconi. No hubo final. Circuito de 2.042 metros.

1960 - 24 de julio. Ganó Ramón Requejo a 129,659 k.p.h. Circuito de 2.042 metros.

1967 - 7 de mayo. Circuito de 1.832,50 metros. Ganó Hugo Galaverna a 123,044 k.p.h.

1962 - 7 de octubre. Circuito de 1.830,50 metros. Ganó Remigio Caldara a 119,138 k.p.h.

1963 - 19 de junio. Circuito de 1.830,50 metros. Ganó Remigio Caldara a 120,696 k.p.h.

1964 - 7 de junio. Circuito de 1.830,50 metros. Ganó Ramón Requejo a 128,832 kilómetros por hora.

1965 - 24 de julio. Circuito de 1.830,50 metros. Ganó Rolando Sotro a 120,666 kilómetros por hora.

Día 4: TAPALQUE AUTOMOVIL CLUB. - Hará disputar el llamado "Festival IKA", con pruebas reservadas para Renault 4L (845 cc., 33 HP); Citroen 2 CV (12, 14 y 18 HP) y "Cafeteras" hasta modelo 1931, sobre un circuito totalmente de tierra. La jornada comenzará a las 13 y hay más de 100.000 pesos en premios.

Día 11: ASOCIACION SANJUANINO DE VOLANTES. - Anuncia una carrera de la categoría Turismo (anexo J) a partir de las 13,30 en el circuito trazado en el aeropuerto "Las Chacritas", totalmente pavimentado, de 3.300 metros. Se disputarán 3 competencias: Hasta 1.150 cc., sobre 15 vueltas (49.500 kms.); 1.151 a 1.600 cc. sobre 20 rondas (59,400 kms.), y más de 1.600 cc. sobre igual distancia.

El sábado 10 habrá vueltas de clasificación a partir de las 14. Hay cerca de 1 millón de pesos en premios.

Día 11: ASOCIACION PILOTOS FORMULA 4. - Anuncia su primera competencia de esa categoría en el autódromo municipal de la ciudad de Buenos Aires. La flamante entidad patrocina el evento en colaboración con el Vicente López Automóvil Club. Habrá dos series, repechaje y una final. Es posible que se incluyan pruebas para la categoría "Turismo", Grupo 1, del anexo "J".

Día 11: CHACO AUTOMOTO CLUB. - Después de muchos años vuelve esta provincia al calendario automovilístico nacional con una competencia de turismo de carretera. Anuncia la Vuelta del Chaco sobre un circuito mixto de 57 kilómetros, de los cuales 30 corresponden a piso pavimentado y 27 de tierra en buen estado. Se deberán cumplir 10 vueltas al trazado, para totalizar 570 kilómetros. Tiene puntaje para el campeonato argentino de la categoría y se instituyeron 2.142.400 pesos en premios.

PROGRAMA SINTETICO PARA JULIO

Día 2: ASOCIACION CORDOBESA DE VOLANTES. - Turismo de Carretera.

Día 2: CONCEPCION AUTO CUB. - Mecánica Nacional F. 1

Día 2: CLUB DE VOLANTES ENTRERRIANOS. Turismo.

Día 2: ASOCIACION VOLANTES LIMITADA DEL "27". - En Carhué. Fomento Automovilista (Zona "B").

Día 9: ASOCIACION CORREDORES TURISMO CARRETERA. Turismo de Carretera.

Día 9: ASOCIACION VOLANTES LIMITADA DEL "27". - En Zárate. Fomento Automovilista (Zona "A").

Día 16: CLUB DE AUTOMOVILES SPORT. - Turismo.

Día 23: CLUB A. COMPAÑIA GENERAL. - Salto. Turismo de Carretera.

Día 23: CLUB DE PESCA CARLOS CASAZ. - Turismo zonal.

Día 23: CLUB ATLETICO BELGRANO. - San Antonio. Mecánica Nacional Fórmula 1.

Día 23: ASOCIACION VOLANTES LIMITADA DEL "27". - En Villa Regina. Fomento Automovilista (Zona "B").

Día 30: ASOCIACION SANJUANINA DE VOLANTES. - Turismo de Carretera.

Día 30: AUTO CLUB CONCORDIA. - Turismo.

Día 30: ASOCIACION VOLANTES LIMITADA DEL "27". - En Saladillo. Fomento Automovilista (Zona "A").

La prueba se largará a las 10 hs. con intervalos de 10 segundos entre cada participante.

Día 18: AUTOMOVIL CLUB DE PERGAMINO. - Pidió fecha para una competencia de Turismo, pero resignó su realización.

Día 18: PICO FOOT-BALL CLUB. - Hará disputar la XII Vuelta de La Pampa de turismo de carretera, postergada el 28 de mayo pasado por las insistentes lluvias caídas. Se efectuará a partir de las 9, con 20 segundos de intervalo entre cada participante y en el orden determinado por las vueltas de clasificación que se realizarán el sábado 17, a las 13, sobre un circuito mixto de 3.100 metros. En premios se distribuirán $ 2.105.000 m|n.

El trazado de la carrera es mixto: 88,600 kms. de tierra y 230,200 kms. asfaltados (total: 318 kms.), que se recorrerá 2 veces para totalizar 657,600 kilómetros.

El año pasado se disputó el 17 de julio sobre un circuito mixto de 324 kilómetros (166,100 de pavimento y 157,900 de tierra), que se recorrió 2 veces para totalizar 648 kilómetros. Ganó Juan Manuel Bordeu (Chevrolet), 3h.30m.27s.2|5 a 184,741 k.p.h.; 2º Carlos Pairetti, (Chevrolet), 3h.35m.19s.4|5; 3º Carlos Menditeguy (Ford); 4º Eduardo Casá (Ford) y 5º Héctor Plano (Chevrolet). La largada se realizó de acuerdo con una prueba de clasificación disputada el día anterior a la carrera.

En 1965, en un circuito totalmente distinto, venció Eduardo Casá a 172,609 kilómetros por hora.

Día 18: ASOCIACION VOLANTES DE GENERAL ROCA. - Anuncia una competencia de Mecánica Nacional en fórmula 1. Al entrar en máquinas esta edición aún no había remitido reglamentos de la prueba.

Día 20: ASOCIACION VOLANTES DE GENERAL ROCA (Río Negro). - Anuncia la segunda carrera del Campeonato Patagónico Automovilístico para la categoría Turismo Anexo "J". Se realizará en el Autódromo pavimentado "Ciudad de General Roca", sobre un recorrido de 2.090 metros. Se largará a las 14 horas.

Los coches serán divididos en 4 "clases":

"A" hasta 700 cc.; "B" 701 a 1.150 cc.; "C" 1.151 a 1.600 cc.; "D" 1.601 en adelante.

El ganador de la prueba será aquel volante que acumule más puntos durante las 6 competencias, no siendo obligatorio que se presente en todas. El puntaje que se otorgará en cada carrera es el siguiente: al 1º, 9 puntos; al 2º, 6; al 3º, 3, y al 4º, 0,50 puntos.

Hay 2.192.000 pesos en premios. La próxima carrera está fijada para el día 9 de Julio.

Día 25: CLUB ATLETICO RAFAELA. - Anuncia una competencia de Turismo. Al entrar en máquina esta edición aún no había remitido reglamentos de la prueba.

Día 25: BAHIA BLANCA AUTOMOVIL CLUB. - Anuncia su V Premio Isaura de T.C. sobre un circuito de 83,400 Kms., mixto, de los cuales 27,340 Kms. son pavimentados y el resto, 55,97C Kms., de tierra. El trazado deberá recorrerse 6 veces, para totalizar 500,400 Kms. Se trata de un escenario nuevo, más adecuado a la constitución actual de la mecánica en la categoría. La prueba se largará a las 9,30 de acuerdo con el escalafón oficial de largada de la CDA y con 20 segundos de intervalo entre los competidores. Hay 2.400.000 pesos en premios, de los cuales 380.000 serán para el vencedor, alcanzando la escala hasta el 12º en la clasificación, con otra lista paralela para copilotos que representa el 10 por ciento del premio fijado para el volante. Hay premios por vuelta, "no ganadores", corredores locales y 50.000 pesos para la mejor vuelta.

El año pasado, el 19 de junio, sobre un circuito mixto de 172,532 Kms., 4 vueltas, 690,128 Kms., ganó Mariano

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Calamante, Chevrolet, 3h.53m.35s.4|5 a 177,261 k.p.h.; 2º Eduardo Casá, Ford y 3º M. de la Torre. Ford.

En las otras tres ediciones los ganadores fueron:

1963 - 9 de junio. En siete vueltas al circuito de 83,800 Kms. Dante Emiliozzi, Ford, 3h.7m.10s., promedio: 188,146 kilómetros por hora. Record de la vuelta el mismo volante 26m.19s.2|5, promedio 190,960 k.p.h.

1964 - 7 de junio. En el mismo circuito y distancia. Juan Manuel Bordeu, Chevrolet, 3h.4m.1s.3|5, promedio: 191,254 k.p.h. Record de vuelta: Luis Di Palma (clasificado segundo), Chevrolet, 26m.8s.4|5, promedio: 192,293 kilómetros por hora.

1965 - 6 de junio. Circuito de 172,532 Kms., 4 vueltas, Jorge Cupeiro, Chevrolet, 3h.50m.52s.4|10 a razón de 179,352 k.p.h.; 2º Emiliozzi, Ford, y 3º Teófilo Bordeu, Chevrolet.

• FOMENTO

Día 4: CENTRO AUTOMOVILISTICO DE RIVAS. - Organiza una competencia de la categoría Limitada 27, con puntos para el campeonato argentino y fiscalizada en la Asociación "A"). 1ºm.24s., a 89,645 k.p.h.; 2º Néstor García (Ika) y 3º Manuel Mainero (Ford "T").

Día 11: ASOCIACION VOLANTES LIMITADA 27. - Anuncia el Premio Ciudad de Allen, en un circuito de esa localidad rionegrina, con puntos para el torneo nacional de la categoría. En 1966 se disputó la final sobre 25 vueltas a un circuito de 1.200 metros y ganó Abel Thomas (Ford "T"), 19m. 41s. a 91,448 k.p.h.; 2º César Otero (Ford "T") y 3º José Gómez (Ford "T").

DÍ 18: COOPERADORA POLICIAL CARABELAS (Pdo. de Rojas). - Anuncia una jornada de carreras de "Cafeteras" hasta modelo 1931 para autos stándard, libre y motocicl.smo hasta 125 cc., preparación libre, en la pista de 1.000 metros del campo A. Jacquelin. Comenzará a las 13 y hay más de 100.000 pesos en premios.

Día 25: CLUB SOCIAL ARGENTINO. - Anuncia en su jurisdicción, Arrecifes, una jornada automovilística para la categoría Fomento. Al cierre de esta edición no había hecho llegar informaciones sobre sus detalles o confirmación de su concreción.

• REGULARIDAD

Día 4: CLUB ARGENTINO DE REGULARIDAD. - Tercera prueba con puntos para el Campeonato Porteño, para 1ra., 2da. y 3ra. categoría entre Capital, Chivilcoy, Chacabuco, Luján y regreso. Largada a las 8.

Día 4: PEÑA AUTOMOVILISTICA "EL 26". - Para 3ra. categoría entre Buenos Aires y Lobos. Fiscaliza el C.A.R.

Día 4: COLEGIO DON BOSCO DE RAMOS MEJIA. - Para 3ra. categoría y debutantes, entre Ramos Mejía, Cañuelas, Monte y regreso. Largada a las 8. Fiscaliza el C.A.R.

Día 11: AUTO CLUB ESCOBAR. - Para 2da. y 3ra. categoría entre Escobar, Campana y Ruta 8, San Antonio de Areco, Pilar y regreso. Fiscaliza el C.A.R.

Día 11: CLUB DE LEONES DE JOSE MARMOL. - Para 2da. y 3ra. categoría entre José Mármol, Brandsen, Ranchos y Chascomús. Largada a las 8. Fiscaliza el C.A.R.

Día 11: POLICIA FEDERAL ARGENTINA Y CONSEJO NACIONAL DE EDUCACION. - Organizan una prueba de responsabilidad vial en un circuito dentro de la Capital Federal, que deberá recorrerse sin transgredir las leyes de tránsito. Se largará desde el circuito K.D.T. a las 9 y fiscalizará el C.A.R.

Día 18: CLUB DE LEONES DE FLORENCIO VARELA. - Organiza su II Rally de Invierno para 3 categorías: "A" (hasta 1.000 cc.), "B" (hasta 1.500 cc.) y "C" (más de 1.500 cc.), sobre aproximadamente 700 Kms., 12 horas de competencia, en caminos mixtos de la zona sud de la provincia de Buenos Aires. Largada: 0 hora desde Florencia Varela. Informes: C.A.R., entidad Volantes Limitada 27. El año pasado, el 6 de marzo, sobre un circuito de 1.300 metros, 20 vueltas, la final fue ganada por Rubén Ceminari (Ford fiscalizadora, Alberti 338, capital, de lunes a viernes, de 18 a 21 horas.

—Esto y experimentando un nuevo tipo de economizador...

Día 25: CLUB ARGENTINO DE REGULARIDAD. - Cuarta prueba con puntos para el Campeonato Porteño de Regularidad, para las categorías 1ra., 2da. y 3ra. entre Pilar, Arrecifes, San Pedro y Lima.

Día 25: CLUB DEPORTIVO DOCK SUD. - Para 3ª categoría Reservada, entre Ruta 2, Ruta 215, Brandsen y regreso. Se largará a las 8. Fiscaliza el C.A.R.

ne 20, capital, a partir de las 16.

• AUTOMODELISMO

Día 17: IIFecha del Metropolitano de Fórmula 1, escala 1|32.

Día 17: F.A.D.A. - Hará disputar la II Fecha del Torneo Metropolitano de Fórmula 1 en la escala 1|32, sobre la pista del club Milwaukee, de Charlo.

Día 20: F.A.D.A. - Hará disputar la II Fecha del Torneo Metropolitano de GT en escala 1|24, sobre la pista del Club Egle de Castelar, Aristóbulo del Valle 413, Castelar.

• INTERNACIONAL

Días 3 y 4: PAISES BAJOS. GRAN PREMIO DE LOS PAISES BAJOS, con puntaje para el campeonato mundial de conductores, en fórmula 1. Circuito de Zandvoort, 90 vueltas para totalizar 377,4 Kms. El 24 de julio de 1966 se impuso Jack Brabham (australiano), con Repco-Brabham, 2h.20m. 32s.5|10 a 161,009 k.p.h.; 2º Graham Hill (GB). BRM, con una vuelta menos y 3º Jim Clark (escocés) con Lotus y 2 vueltas menos.

Día 4: ALEMANIA OCCIDENTAL. Gran Premio de los Alpes y carrera de la Costa de Rossfeld, fórmula 2, libre hasta 1.300 cc., prototipos, Sport, Turismo y Gran Tucismo. Tiene puntos para el campeonato europeo de la montaña.

Día 4: ITALIA. Copa del Autódromo de Monza, fórmula 2 y 3.

Día 4: BELGICA. Carrera de la Costa de Huy.

Día 4: ALEMANIA OCCIDENTAL. Carrera de Hansa-Ylandring, para Turismo, Gran Turismo, Sport y libre hasta 1.300 cc.

Día 4: ITALIA. Carrera de la Costa de Vittorio-Consiglio.

Día 4: DINAMARCA. Carrera del Ring Djursland.

Día 4: FRANCIA. Carrera de la Costa D'Autun-Montjeu.

Día 4: FRANCIA. Carrera de la Costa de la Montaña de Lure.

Día 4: FRANCIA. Prueba en el circuito de velocidad de la Chatre.

Día 10: BELGICA. Slalom del Hainaut de Thulin.

Días 10 y 11: ESTADOS UNIDOS. Carrera de Bristol, Tennessee (dragster).

Días 10 y 11. ESTADOS UNIDOS. Carrera de Pocono, fórmula libre.

Días 10 y 11: ALEMANIA OCCIDENTAL. Carrera de Hockenheim, para fórmula libre 1.300 cc., Turismo y Gran Turismo.

Días 10 y 11: FRANCIA. 24 Horas de le Mans, con puntaje para el campeonato mundial de constructores, en prototipos, Sport (II y III) y Gran Turismo. El año anterior (18 y 19 de junio), venció el Ford II con Bruce Mc Laren y Chris Amon (neocelandeses), con 359 vueltas y 4.843 Kms. recorridos a 201,795 k.p.h.; 2º Ford I, con Ken Miles (GB) y Dennis Hulme (neocelandés), 359 v. y 4.842,990 Kms. y 3º Ford V, con Ronnie Buckmun Dick Hutcheson (EE.UU.), 347 v. y 4.681 Kms.

Día 11: HUNGRIA. Gran Premio de Budapest, para categoría Turismo.

Día 11: BELGICA. Carrera de la Costa de Herbeumont.

Día 11: FRANCIA. Carrera de la Costa del Pin.

Día 11: AUSTRIA. Carrera de la Costa de Aldrans, Premio de la Montaña de Tirol.

Día 11: DINAMARCA. Copa de Copenhague.

Días 17 y 18: YUGOSLAVIA. Gran Premio del Adriático.

Día 18: FRANCIA. Copas de velocidad "Las Palmas de Oro", en Monthlery.

Día 18: FRANCIA. Carrera de la Costa de Arry.

Día 18: ESTADOS UNIDOS. "North Carolina 500", para coches de turismo de serie.

Día 18: ALEMANIA OCCIDENTAL. Carrera del Sur del Autódromo de Mayence-Finthem, fórmula 3, Turismo, GT, Sport y libre 1.300 cc.

Día 18: AUSTRIA. Carrera de la Costa de Koralpe.

Día 18: PAISES BAJOS. Carrera en el circuito de Zandvoort, para coches Sport, prototipos, Gran Turismo y Turismo.

Día 18: ITALIA. Prueba en el circuito de Caserta.

Día 18: DINAMARCA. Carrera de Jyllands-Ringem.

Día 18: FRANCIA. Carrera de la Costa del Monte Ventoux, con puntos para el Campeonato Europeo de la Montaña.

Día 18: BELGICA. GRAN PREMIO DE BELGICA, con puntaje para el campeonato mundial de fórmula 1, en el circuito de Francorchamps, Spa, sobre 28 vueltas y totalizando 395 Kms., el 12 de junio de 1966 ganó John Surtees (GB), Cooper-Maserati, 2h.9m.11s. 3|10 a 183,360 k.p.h.; 2º Jochen Rindt (austriaco), Cooper-Maserati y 3º Lorenzo Bandini (italiano), Ferrari, éste con una vuelta menos.

Día 24: GRAN BRETAÑA. Carrera en el circuito de Silverstone, para Gran Turismo, Sport, Turismo y Prototipos.

Día 24: GRAN BRETAÑA. Carrera de la Costa de Bo'nnes.

Días 24 y 25: FRANCIA. Carrera de la Costa de Turckheim-Trois Epis.

Días 24 y 25: FRANCIA. Carrera de la Costa del Miniet.

Días 24 y 25: LUXEMBURGO. Slalom de la Copa de Europa de las Caballerizas.

Días 24 y 25: FRANCIA. Tres días de Francia, en Reims, fórmula 2 y Copa de la Velocidad en fórmula 3.

Días 24 y 25: ITALIA. Gran Premio de la Lotería de Monza, para fórmulas 2 y 3.

El año pasado, en la III prueba de F. 3 ganó Jonathan Williams (GB), con De Sanctis, 1h.5m.39s.2|10 a 183,920 kilómetros por hora y 2º Beckwith (GB), con Brabham. PAIRETTI fue 8º y "CACHO" 13º.

Día 25: ESTADOS UNIDOS. Carrera de Watkins Glen, en fórmula 2.

Día 25: ALEMANIA OCCIDENTAL. Carrera del Avus.

Día 25: SUIZA. Carrera de la Costa del Valais.

CAÑO DE ESCAPE

LA DE OJOS MAS HERMOSOS

Fue un título que con toda justicia se ganó la juvenil y bella Daniele Denin, intérprete francesa de "Michele" y se lo otorgó un severo jurado compuesto por el escribano Alfhonse Boudard, la actriz y cantante Juliette Greco, Claude Nougaro y el famosísimo calvo Yul Brynner, después de una reñida selección. Y la chica de los ojos más bellos de la riviera francesa salió a festejar su triunfo en un barco que condujo no solamente con sus finas manos, sino así también, con los pies. Sí, ya sabemos que todo esto no tiene nada que ver con el automovilismo, pero... si con otro deporte mecánico: la motonáutica. Y además, ¿no le gusta mirar y que lo mire Daniele?

PRECAUCION

El acompañante del número 7 tenía miedo de desmayarse. Por eso iba con SALES.

AVISO

—Mustang es una marca de gomina, ¿no?

—Sí, con la que se peina el Ford de Cabalén.

22

—El coche de Copello anduvo como pato en la laguna.

—Más. como DOS PATITOS...

ACOMPAÑANTE

Héctor Ríos no fue el copiloto del ganador. Fue el COPELLOto.

• COOPERACION

—¿El gobierno se ocupa ahora de proveer de repuestos y ayudar a los corredores en las pruebas de automovilismo?

—¿En qué se basa?

—En la Dirección Nacional de ABASTECIMIENTOS.

• APODO

Después de que la rotura del parabrisas les causó algunos cortes en la cara, a Marincovich le cambiaron el mote de "Sandokán". Le llamaron "Scarface".

• FUTBOL

De acuerdo al marcador en Rafaela, el TORINO ganó por contundente score: 3 a 0.

PSICOSOMATICA

Froilán González se encaprichó en dar dos vueltas a la pista en compañía de Cupeiro y sobre el "Chevy". Alguien le dijo que ya no estaba para esos trotes, pero Froilán se salió con la suya. "Cabezón" el hombre.

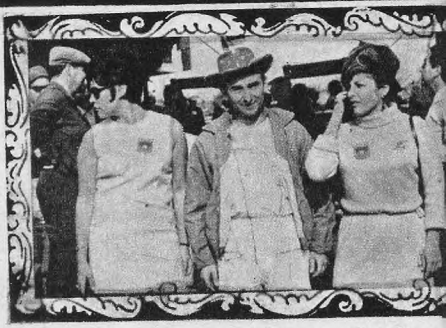
• FONETICA

El cuarto, quinto y sexto puestos en Rafaela los citó el locutor Radragaz: Jara, Alzaga y Casá.

• BORRADO

Sé lo que te hablo,
mi bronca bulle...
Si corre Pablo
se los en-GULLE.

FOTO PARA UN CUADRO



Ya no es privativo de los europeos el que nos visiten con lindas damitas en las temporadas internacionales de autos de pista. En Rafaela la muchachada trasandina se lució junto a bellas compatriotas que no sólo se dieron entusiastamente a la tarea de ayudar y alentar a los pilotos chilenos, sino que constituyeron la nota simpática de los boxes por el toque femenino que supieron imprimir con su presencia. Y si no que lo diga "Papín" Jaras de sombrero huaso y bien flanqueado. ¡Viva Chile!

COCHE A LA VISTA. Rodríguez Peña 794, piso 1º, oficina 4, T. E. 44-2213 y 3341, Buenos Aires. Fundada el 1º de octubre de 1947. APARECE EL 1º DE CADA MES. Precio del ejemplar en la República Argentina, $ 80 m/n. Número atrasados $ 120 m/n. Sólo se aceptan suscripciones por períodos de un año. Suscripción anual $ 3.000, incluido un SEGURO DE TRANSITO de 500.000 pesos m/n., válido por un año a residentes en el país, de ambos sexos de 18 a 65 años de edad. Distribuyen esta revista en Capital y G. Buenos Aires, Distribuidora RUBBO, J. de Garay 4226, T. E. 923-4725, Interior y Exterior: SADYE, S.A.C.I., Belgrano 355, P. 9 y 10, T. E. 30-1536, 1537, Bs. As., Rep. Arg. Preparación HUECO - PRE Composición: Linotipia MONTES DE OCA. Impresión: HONEGGER.

CORREO ARGENTINO | Franqueo Pagado Concesión Nº 4.934 | Tarifa Reducida Concesión Nº 3.730 | Registro de la Propiedad Intelectual Nº 902.889

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Hecha para brillar!

- BRILLO INALTERABLE
- ULTIMOS TONOS METALIZADOS
- FACIL APLICACION
- ALTO PODER CUBRITIVO
- ACABADO IMPECABLE

MMB **LACA ACRILICA**

PARA AUTOMOVILES

ENVASE AZUL, con su línea de accesorios: Antióxido, impresión, masilla, thinner y retardador

Continental

NEUMATICOS INDUSTRIA ALEMANA — REPRESENTANTES Y DISTRIBUIDORES

Eurogoma
Sociedad Anónima

INGENIERO HUERGO 983
BUENOS AIRES - ARGENTINA
T. E. 30-0065

Solicítelas a su Gomero

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com